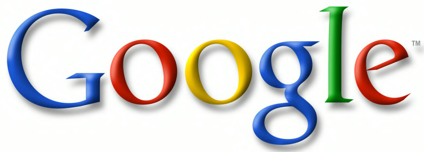


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

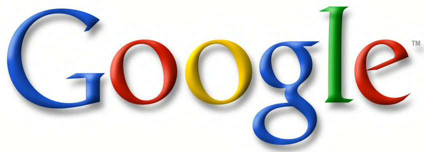
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

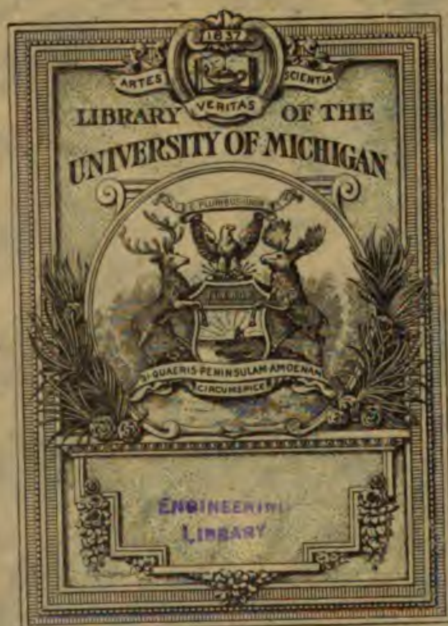
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

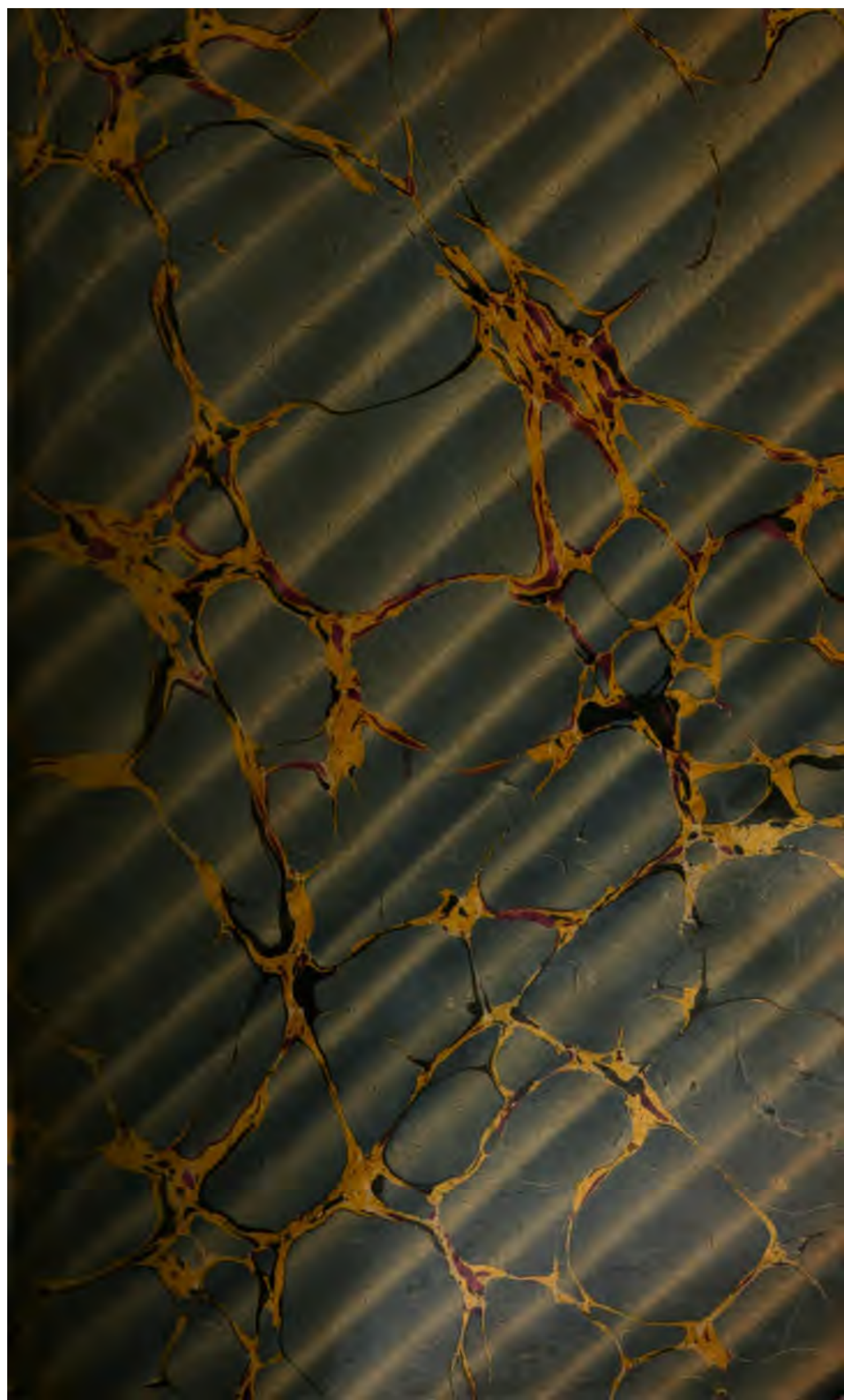
Nous vous demandons également de:

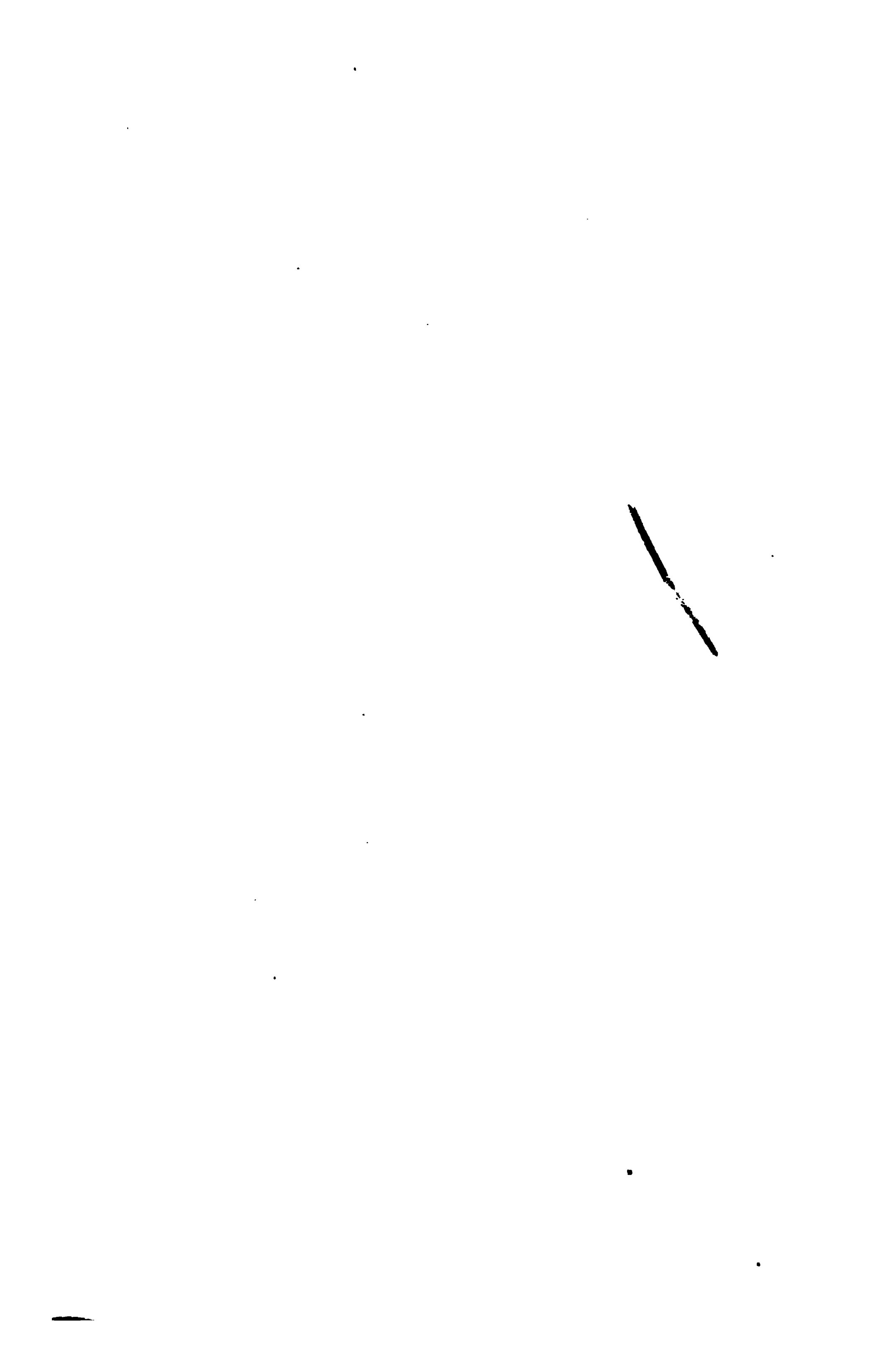
+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING
LIBRARY





TA
2
.A6
no.6
pt.:

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

—

7e SÉRIE

TOME V

—

1895

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME V

1895

PARIS

Vve Ch. DUNOD & P. VICQ, ÉDITEURS

LIBRAIRES DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Grands-Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 1)

[19 janvier 1894]

Communes. — Rues et places. — Plan général d'alignement. — Maison retranchable en totalité. — Refus d'autoriser l'exécution de travaux confortatifs. — Excès de pouvoir. — (Sieur Doby.)

Lorsqu'un plan d'alignement comprend dans les limites nouvelles de la voie publique la totalité ou la majeure partie d'une maison, cet immeuble est affranchi de la servitude de reculement. En conséquence, le maire commet un excès de pouvoir en refusant au propriétaire l'autorisation de restaurer la façade de ladite maison (*).

Procédure. — Recours sans objet. — Il y a lieu de statuer sur un recours formé contre l'arrêté du maire refusant à un propriétaire de restaurer la façade de sa maison, lorsque,

(*) Voy. 21 février 1890, Ministre de l'intérieur, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 211 et le renvoi.

153281

depuis l'introduction du recours, le maire n'a accordé que l'autorisation de faire certains travaux limités.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Doby avait demandé au maire de Bourbonne l'autorisation de faire restaurer la façade de son immeuble et que cette autorisation lui a été refusée par l'arrêté attaqué; que si, depuis l'introduction du pourvoi, le maire de Bourbonne a pris un deuxième arrêté, ce dernier arrêté n'accorde au requérant que l'autorisation d'établir un soubassement en ciment sur le pourtour de sa maison; que, dès lors, il y a lieu de statuer;

Considérant que le plan général d'alignement pour l'élargissement de la place de l'Hôtel-de-Ville à Bourbonne, approuvé par ordonnance du 10 novembre 1839, comprenait dans les limites nouvelles de ladite place la totalité de la maison du sieur Doby; que, dès lors, cet immeuble ne pouvait être réuni à la voie publique que par expropriation et ne se trouvait pas en conséquence frappé de la servitude de reculement; qu'ainsi, et sans qu'il soit besoin de rechercher si les travaux que le sieur Doby se proposait de faire exécuter avaient le caractère de travaux confortatifs, c'est à tort que le maire de Bourbonne lui a refusé l'autorisation qu'il sollicitait... (Arrêté annulé.)

(N° 2)

[19 janvier 1894]

Contributions directes. — (Réclamations; Foncière). —
(Compagnie du Midi [(Commune de Laruns.)]

Réclamation. — Requête collective contre plusieurs arrêtés relatifs à la même contribution, mais pour des années différentes, et ayant fait l'objet de notifications distinctes : recevabilité en ce qui concerne la première contribution dénommée dans la requête.

Foncière. — Chemins de fer. — Doivent être considérés comme servant à l'exploitation de la compagnie : un local servant à remiser les bagages qui n'ont pas été retirés; — les terrains loués à des particuliers et servant à un usage industriel.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les six arrêtés

attaqués ont fait chacun l'objet d'une notification distincte; que, dans ces conditions, la compagnie requérante devait se pourvoir séparément contre chacun d'eux; qu'il suit de là que la requête collective présentée par elle n'est recevable qu'en tant qu'elle demande la réformation de l'arrêté relatif à la contribution foncière pour l'année 1887, première dénommée dans ladite requête, et doit être rejetée comme non-recevable en tant qu'elle demande la réformation des arrêtés relatifs à la contribution foncière, pour les années 1888 et 1889, et la contribution des patentes pour les années 1887, 1888 et 1889;

En ce qui concerne la contribution foncière de l'année 1887 :

Considérant, d'une part, que les locaux qui font l'objet de la réclamation de la compagnie requérante servent à remiser les bagages qui n'ont pas été retirés; que ces locaux font partie de l'établissement industriel de la compagnie et ont été à bon droit, compris dans les bases d'évaluation du revenu cadastral de la gare de Laruns; qu'il en est de même des terrains loués à des particuliers et affectés à un usage industriel;

Considérant, d'autre part, que, si les propriétés bâties de la compagnie ont été évaluées par voie d'appréciation directe, la compagnie requérante ne justifie pas que le revenu cadastral qui leur a été attribué soit exagéré comparativement à ceux de la *généralité* des propriétés bâties de la commune;

Considérant enfin qu'il résulte de l'instruction que, même en ne tenant pas compte du local affecté au service du télégraphe, et en déduisant de l'évaluation du revenu cadastral des différents bâtiments celui afférent au sol sur lequel ils sont établis, le revenu cadastral total de 422f,70 attribué par le conseil de préfecture à la gare de Laruns n'est pas exagéré; que, d'autre part, le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en mettant à la charge de la compagnie les deux tiers des frais d'expertise... (Rejet.)

(N° 3)

[19 janvier 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Infiltration dans les caves d'une maison construite plus de dix-huit ans après l'établissement du remblai de la voie ferrée : Dommage

non imputable au travail public; indemnité refusée. — (Sieur Brès contre Chemin de fer de Lyon.)

. . . .

CONSIDÉRANT que la maison du sieur Brès ayant été construite plus de dix-huit ans après l'établissement du remblai de la voie ferrée, les dommages allégués par le requérant ne peuvent être la conséquence de l'exécution de ce travail public; qu'ainsi le sieur Brès n'est pas fondé à réclamer l'annulation de l'arrêté qui a rejeté sa demande d'indemnité... (Rejet avec dépens.)

(N° 4)

[19 janvier 1894]

Cours d'eau non navigables. — Pouvoir de police des préfets : Excès de pouvoir. — (Sieur Pommerol et autres.)

L'arrêté par lequel le préfet règle la prise d'eau que possède un propriétaire sur un cours d'eau, sur la demande unique d'un riverain, et dans l'intérêt exclusif de celui-ci, est entaché d'excès de pouvoir, si le barrage dont il s'agit ne peut, à raison de la situation des lieux, causer d'inondation sur la propriété riveraine. — Le préfet, en intervenant dans des contestations d'ordre privé, a fait usage de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés (*) (*Pommerol, 1re esp.*).

L'arrêté par lequel le préfet ordonne l'exécution de travaux de curage d'un cours d'eau et la mise à sec de la rivière, en vue de faciliter l'exécution des travaux d'un tiers dans le lit de la rivière est entaché d'excès de pouvoir. — Le préfet a commis un excès de pouvoir (*Mazeron, 2e esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Pommerol.*)

VU LA REQUÊTE pour le sieur Pommerol... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une décision, en date du 16 juillet 1891, par laquelle le ministre de l'agriculture a rejeté le recours qu'il avait formé contre un arrêté, du 4 octobre 1889, par lequel le préfet du Puy-de-Dôme a opéré le règlement

---

(*) Voy. 4 décembre 1874, Robelin, *Ann.* 1876, p. 1021 et les renvois.

de la prise d'eau qu'il possède sur le ruisseau de Tiretaine; — *Ce faisant, attendu* que cet arrêté est entaché d'un vice de forme, le requérant n'ayant pas été convoqué lors de la visite des lieux effectuée par les ingénieurs, ainsi que le prescrit la circulaire du 23 octobre 1851 développant et commentant l'instruction du 19 thermidor an VI; qu'il doit, en outre, être annulé au fond, l'administration ayant usé des pouvoirs qui lui ont été conférés dans l'intérêt général pour servir les intérêts privés d'un riverain, le sieur Fleury; que celui-ci est assujetti, par suite d'une servitude établie par la destination du père de famille, à supporter les irrigations pratiquées par le sieur Pommerol; que ce barrage, dont l'existence remonte à une époque très ancienne, n'a jamais causé la moindre inondation ainsi qu'il résulte des déclarations des riverains jointes au dossier et que, d'ailleurs, le sieur Pommerol n'ayant le droit, aux termes du règlement édicté pour l'usage des eaux, que de pratiquer l'irrigation de ses prairies trois fois dans l'année pendant vingt-trois heures chaque fois, les eaux qui peuvent à ce moment pénétrer dans la propriété du sieur Fleury qui vient elle-même d'être irriguée quelques jours auparavant ne saurait constituer une cause d'insalubrité de nature à justifier l'intervention de l'administration;

Vu les observations présentées par le ministre de l'agriculture, et tendant au rejet du recours, par le motif : en la forme, que le requérant a été régulièrement invité à assister à chacune des visites des lieux qui ont été faites par les ingénieurs et, au fond : que les expériences qui ont été faites établissent que les eaux commencent à envahir les points les plus déprimées des berges du ruisseau, lorsque, les vannes étant fermées, elles s'élèvent à $0^m,39$ au-dessous de la crête du barrage existant; que, par suite, en prescrivant l'abaissement de ce barrage de façon à assurer à ces terrains une élévation de $0^m,08$ au-dessus du niveau des eaux, l'administration n'a fait que prendre les mesures nécessaires pour empêcher ces terrains d'être convertis en marécages et a usé régulièrement des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois des 12-20 août 1790 et 6 octobre 1891;

. . . .

Sans qu'il soit besoin d'examiner *les moyens de forme invoqués par le requérant :*

Considérant que si, aux termes des lois susvisées, l'administration a le pouvoir de régler les prises d'eau établies sur les rivières non navigables ni flottables, ce pouvoir ne doit s'exercer que dans l'intérêt général;

Considérant qu'en admettant que le barrage mobile appartenant au sieur Pommerol sur le ruisseau de la Tiretaine ait pour effet, lorsqu'il est fermé pour l'irrigation des prairies du requérant, de faire refluer les eaux sur quelques parcelles du domaine du sieur Fleury, il résulte de l'instruction que ces irrigations, dans les conditions où le sieur Pommerol a le droit de les effectuer, ne sauraient avoir pour conséquence l'inondation de cette partie de la propriété du sieur Fleury; qu'elles ne sont de nature qu'à donner naissance à un litige exclusivement d'intérêt privé entre le sieur Fleury et le sieur Pommerol; qu'ainsi le préfet du Puy-de-Dôme, en intervenant dans le débat existant entre ces deux propriétaires, a fait usage de ses pouvoirs de police dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés et que son arrêté doit être annulé... (Décision du ministre et arrêté du préfet annulés.)

2e ESPÈCE. — (*Sieurs Mazeron frères, Morizot et autres*).

VU LA REQUÊTE pour les sieurs Mazeron frères, Morizot, Vacher, Gillotin, L'Herbier et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du préfet de la Nièvre, en date du 8 septembre 1891, prescrivant l'exécution des travaux de curage dans la Nièvre; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêté attaqué a été pris, non en vue des intérêts généraux et pour assurer le libre écoulement des eaux, mais dans le but de faciliter des travaux du génie à exécuter dans le lit de la rivière; qu'en effet, le curage a été demandé par le service du génie; que les délais résultant des anciens usages et des énonciations mêmes de l'arrêté n'ont pas été observés; que l'arrêté n'a pas été publié en temps utile; que les travaux de faucardement et de curage prescrit à divers riverains n'ont été exécutés ni par eux, ni d'office et n'étaient, par suite, pas nécessaires; que l'article 3 a prescrit la mise à sec du lit de la rivière, prescription exceptionnelle et qui n'avait jamais été édictée; qu'enfin la requête est recevable, les requérants se plaignant uniquement du chômage irrégulièrement ordonné et qui leur a porté préjudice;

Vu les observations produites par le ministre de l'agriculture, et tendant au rejet de la requête, par les motifs qu'elle n'est pas recevable, les requérants se plaignant d'un dommage causé par un travail public et pouvant, dès lors, réclamer une indemnité devant le conseil de préfecture; qu'au fond les travaux de curage étaient urgents et que la dérivation était le seul moyen possible d'en permettre l'exécution; qu'ainsi le préfet est resté

dans la limite de ses pouvoirs; que l'opportunité du curage est une question administrative qui ne peut être discutée par la voie contentieuse devant le Conseil d'État; qu'enfin les requérants ne peuvent se prévaloir des irrégularités de procédure, l'arrêté ne leur ayant pas été appliqué;

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, notamment d'une lettre du directeur du génie de Bourges, en date du 11 août 1891, qu'en prenant l'arrêté attaqué, le préfet de la Nièvre n'a pas eu en vue l'intérêt général et le libre écoulement des eaux, mais uniquement la mise à sec de la rivière au moyen d'une dérivation pour faciliter l'exécution par le service du génie des travaux d'exécution d'un pont; qu'ainsi les requérants sont fondés à soutenir que le préfet à usé de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés et que son arrêté doit être annulé... (Arrêté annulé.)

(N° 5)

[19 janvier 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie et maison d'école. — Travaux supplémentaires prescrits en vue d'assurer la solidité de l'édifice. — Commune condamnée à payer ces dépenses sans recours contre l'architecte et sans réduction d'honoraires. — (Commune d'Ucciani contre sieur Dumoulin.)

(Suite de la décision du 22 mars 1889, voir *Ann.* 1890, p. 820).

. . . .

CONSIDÉRANT que la commune ne justifie d'aucun défaut de surveillance à la charge de l'architecte; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que, si le montant des travaux prévus au devis a été dépassé, cette augmentation de dépenses provient de l'augmentation de la masse des maçonneries souterraines et de la charpente prescrite en vue d'assurer la solidité de l'édifice ainsi que de divers travaux complémentaires dont la nécessité n'a été révélée qu'en cours d'exécution; que, dans ces circonstances, il n'y a lieu de faire supporter à l'architecte aucune réduction sur ses honoraires, ni de mettre à sa charge les dépenses dépassant le montant de l'adjudication;

Considérant, enfin, que la commune ne produit aucune justification de nature à établir que le sieur Dumoulin ait touché en sus de ses honoraires des sommes qui n'auraient pas dû lui être payées... (Rejet.)

(N° 6)

[26 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Travaux confortatifs exécutés sans autorisation à une maison retranchable en totalité ou sur une grande profondeur. — Contravention pour absence d'autorisation mais non-lieu à la démolition des travaux (*). — (Sieur Shoult.)

. . . .

CONSIDÉRANT que l'ordonnance du 6 juin 1846, approuvant le plan d'élargissement de la rue des Anglais, qui ne présente actuellement au droit de l'immeuble du requérant qu'une largeur de 3^m,80, a fixé cette largeur à 10 mètres; que l'immeuble du requérant se trouve atteint sur une très grande profondeur; qu'ainsi l'opération projetée ne pouvant être effectuée à l'égard du sieur Shoult que par acquisition amiable de son terrain ou par voie d'expropriation, sa maison n'est pas frappée de la servitude d'alignement, et qu'en admettant que les travaux exécutés par lui aient le caractère de travaux confortatifs, c'est à tort que le conseil de préfecture en a ordonné la suppression par l'arrêté attaqué;

Mais considérant que le sieur Shoult n'ayant pas demandé, préalablement à l'exécution des travaux, l'autorisation prévue par l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765, c'est à bon droit qu'il a été condamné à l'amende ainsi qu'aux frais du procès-verbal... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le sieur Shoult à supprimer les travaux exécutés au mur de face de la maison qu'il possède, 6, rue des Anglais, à Paris. Surplus des conclusions rejeté.)

(*) Rap, 21 février 1890, Ministre de l'intérieur, p. 211; et 16 janvier 1892, Palfray, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 3; 8 juillet 1892, Imbert, p. 694, et 13 juillet 1892, Bidault, p. 698, *Ann.* 1893. — Voy. aussi *infrà*, p. 27, 2 février 1894, Ville de Rouen. — En fait, la maison Shoult devait subir un reculement variant de 2^m,26 à 2^m,60. Le ministre de l'intérieur concluait de ce fait que ladite maison ne pouvait être rescindée par voie d'alignement.

(N° 7)

[26 janvier 1894]

Communes. — Alimentation en eau d'une ville interrompue à diverses reprises par la faute de la Société concessionnaire. — Indemnité allouée à la ville. — (Société des usines à gaz du Nord et de l'Est contre ville de Rethel.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, par la faute de la Société requérante, l'alimentation en eau de la ville de Rethel a subi à diverses reprises des suppressions totales ou partielles du 27 novembre 1889 au 19 novembre 1890; — que la ville en a éprouvé un dommage dont il lui est dû réparation et que la requérante n'établit pas que l'indemnité de 4.000 francs fixée par l'arrêté attaqué soit exagérée;

Sur les conclusions de la ville tendant à l'allocation des intérêts et intérêts des intérêts :

Considérant que la ville de Rethel a demandé les intérêts des sommes à elle dues dans son mémoire en défense, enregistré le 24 février 1892 et que, dès lors, par application de l'article 1153 du Code civil, il y a lieu de les lui allouer à partir de ladite date;

Considérant que, par le même mémoire, elle a en outre demandé les intérêts des intérêts; qu'à ce moment il ne lui était pas dû une année d'intérêts; que par suite sa demande doit être rejetée... (Rejet : la somme de 4.000 francs accordée à la ville portera intérêts à son profit à partir du 24 février 1892.)

(N° 8)

[26 janvier 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Procédure. — (Ministre des travaux publics contre sieur Marchetti.)

Dommages à l'entrepreneur. — Force majeure. — Orages ayant bouleversé les chantiers; événement de force majeure. Indemnité due à l'entrepreneur (*II*) (*).

(*) Rap. 27 novembre 1893, Poirrier, *Ann.* 1891, p. 126; 29 novembre 1889, Fumagalli, *Ann.* 1891, p. 974.

Prix nouveau de pose de voie fixé en tenant compte d'une erreur de calcul et des retranchements d'un élément correspondant à certaines avaries du matériel pour lesquels une indemnité a déjà été allouée à l'entrepreneur (II).

Procédure. — Demande d'expertise pour vérifier si des orages qui ont bouleversé les chantiers de l'entrepreneur avaient le caractère d'événement de force majeure. Rejet : cette mesure ne peut être plus utilement ordonnée (I).

Ultra petita. — *Rejet : le conseil de préfecture, en n'indiquant pas le total des sommes à déduire du décompte, n'a pas dans son dispositif excepté de cette imputation l'indemnité touchée par l'entrepreneur pour divers dommages (I).*

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *du ministre tendant à l'annulation, en la forme, de l'arrêté attaqué comme insuffisamment motivé et comme ayant alloué une somme supérieure à la demande :*

Considérant que le premier grief allégué manque en fait et que si le conseil de préfecture n'a pas indiqué le total des sommes payées à l'entrepreneur et à imputer sur le montant du décompte tel qu'il l'a fixé, il ne résulte pas du dispositif de son arrêté qu'il ait entendu excepter de cette imputation l'indemnité spéciale de 20.000 francs touchée par le sieur Marchetti à raison des avaries à son matériel et de tous dommages accessoires;

II. AU FOND :

Considérant que si le conseil de préfecture a rejeté à tort la demande d'expertise présentée au nom de l'État, cette mesure d'instruction ne pourrait plus être utilement ordonnée;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les orages qui ont bouleversé les chantiers du sieur Marchetti avaient le caractère d'événement de force majeure dont les conséquences sont à la charge de l'administration; que, par décision spéciale, le ministre a alloué à l'entrepreneur, qui l'a acceptée, une somme de 97.383f,38 pour réfection de la plate-forme; qu'il lui a, en outre, accordé une indemnité de 20.000 francs pour avaries du matériel roulant et que le sieur Marchetti ne justifie pas qu'elle soit insuffisante; que, dès lors, la contestation ne porte plus que sur le prix nouveau de pose de voie fixé par le conseil de préfecture à 7f,19 conformément aux propositions des ingénieurs;

Considérant que ce prix nouveau a été établi en tenant compte des sujétions imposées à l'entreprise, d'après des attachements

pris en cours d'exécution et qu'aucun des éléments entrant dans sa composition n'est contesté par le ministre qui se borne à demander subsidiairement que ce prix soit ramené à 6f,65 en faisant état tant d'une erreur de calcul à rectifier que du retranchement, pour la composition de ce dernier prix, de l'élément correspondant aux avaries du matériel déjà réparées par l'allocation de l'indemnité spéciale de 20.000 francs, qui ne devra plus être imputée, par suite, sur la somme à laquelle le montant du décompte se trouvera réduit;

Considérant que cette demande est justifiée et qu'il y a lieu de fixer, en conséquence; le montant définitif du décompte à 502.057f,52... (Décompte fixé par l'arrêté attaqué à 532.774f,75 réduit à 502.057f,52 sur laquelle l'entrepreneur ne subira pas l'imputation de l'indemnité précitée de 20.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera les deux tiers des dépens exposés par le sieur Marchetti.)

(N° 9)

[26 janvier 1894]

Travaux publics communaux. — Construction d'égout. — Dommages aux propriétés. — Suppression d'ouvrages. — Compétence. — Procédure. — Recours collectif. — (Sieurs Lebreton, Faucheux et autres.)

Dommages aux propriétés. — Construction d'un égout ayant eu pour conséquence d'augmenter le volume des eaux d'un ruisseau, d'aggraver pour certaines propriétés les conditions d'écoulement de ces eaux et d'exposer ces terrains à de plus fortes inondations. Indemnité allouée (III).

Compétence. — Des ouvrages ayant le caractère de travaux publics ne perdent pas ce caractère alors qu'avant l'exécution certaines formalités requises n'auraient pas été remplies, que notamment il n'aurait pas été procédé à une enquête (II).

— Le conseil de préfecture n'est pas compétent — pour ordonner la suppression de travaux publics; — pour connaître d'infractions aux règlements sur la police des cours d'eau non navigables ni flottables (V).

Procédure. — Recours collectifs. — Lorsqu'un conseil de

préfecture a joint des réclamations et ordonné sur le tout une seule et même expertise, puis a mis par son arrêté à la charge des réclamants conjointement et solidairement la majeure partie des frais de l'expertise, lesdits réclamants sont recevables à se pourvoir par un seul et même acte contre cet arrêté.

. . . .

..... I. Sur les conclusions *de la ville d'Angers tendant à faire déclarer non-recevable la demande de sept des requérants pour lesquels il n'a pas été présenté de requête séparée :*

Considérant que le conseil de préfecture avait joint les réclamations portées devant lui et ordonné sur le tout une seule et même expertise; que, par l'article 7 de son arrêté il a mis à la charge des douze réclamants conjointement et solidairement la majeure partie des frais d'expertise; qu'ainsi les requérants sont recevables à se pourvoir par un seul et même acte contre cet arrêté;

II. *Sur les conclusions tendant à la suppression des travaux du nouvel égout :*

Considérant que les travaux exécutés par l'État et la ville d'Angers sont des travaux publics; que la circonstance que certaines formalités requises n'auraient pas été remplies ne saurait en changer le caractère et qu'en aucun cas il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture d'en ordonner la suppression;

III. Sur les conclusions tendant a l'allocation pour tous les requérants d'une indemnité de 59.993f,80 et sur celles du recours incident de l'État et de la ville d'Angers tendant a ce qu'il n'en soit alloué aucune;

En ce qui concerne les sieurs Delaunay (François) père, Sellier (René), Delaunay (François) fils, Duroux (René), Delaunay (François) héritier Desportes, dame Duroux mère, Pérault (Jules) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que les propriétés des requérants n'ont subi aucun dommage appréciable du fait de la construction du nouvel égout; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité;

En ce qui concerne les consorts Faucheux, les sieurs Delaunay (Louis), Simon (Joseph), Delaunay (Étienne), Delaunay (Auguste) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont

s'agit ont eu pour conséquence d'augmenter le volume des eaux du ruisseau de Frotte-Feuil, qu'il en est résulté pour les terrains situés en aval de la route des Ponts-de-Cé une certaine aggravation dans les conditions d'écoulement de ces eaux et que les propriétés des requérants ont eu à souffrir de plus fortes inondations; qu'ainsi on peut imputer pour partie les dommages qu'elles ont subis aux travaux exécutés par l'État et la ville d'Angers et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux requérants diverses indemnités;

IV. *Sur le montant de ces indemnités :*

Considérant que ni les requérants, ni les défendeurs au pourvoi ne justifient qu'en fixant pour chacun des requérants des sommes dont le total s'élève à 2.985 francs, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation du dommage éprouvé par chacun d'eux; que, dès lors, il y a lieu de rejeter sur ce point tout à la fois les conclusions de la requête et celles du recours incident;

V. *Sur les conclusions du recours incident tendant à la suppression et à la modification des ouvrages faits par les requérants :*

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de statuer sur ces conclusions et qu'il s'est déclaré incompétent pour connaître de prétendues infractions aux règlements sur la police des cours d'eau non navigables ni flottables;

VI. *En ce qui concerne les frais d'expertise :*

Considérant que le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des faits de la cause en les mettant pour sept douzièmes à la charge des sept requérants dont il a rejeté la demande et pour les cinq autres douzièmes, moitié à la charge de l'État et de la ville et moitié à la charge des cinq demandeurs qui ont obtenu une idemnité;

VII. *Sur les intérêts :* — ... (Demandés le 10 novembre 1887);

VIII. *Sur les intérêts des intérêts :* — ... (Demandés le 2 octobre 1890)... (Requête des sieurs Delaunay (François) père, Sellier (René), Delaunay (François) fils, Duroux (René), Delaunay (François), héritier Desportes, dame Duroux mère, sieur Perrault rejetée. Les consorts Faucheux, les sieurs Delaunay (Louis-Simon-Joseph), Delaunay (Étienne), Delaunay (Auguste) auront droit aux intérêts des sommes qui leur sont dues à dater du 10 novembre 1887. Ces intérêts seront capitalisés au 2 octobre 1890. Requérants condamnés conjointement et solidairement aux dépens du pourvoi enregistré sous le n° 70.054 sauf les frais du recours incident qui resteront à la charge de la ville. Dépens

des pourvois nos 70.140, 70.141, 70.142 et 70.143 mis à la charge de ceux qui les ont formés, à l'exception toutefois des frais de recours incident de la ville qui seront supportés par elle.)

(N° 10)

[26 janvier 1894]

Travaux publics. — Dommages causés par les travaux de construction d'une ligne de chemin de fer : dommages non définitifs et dont l'étendue pourra être diminuée ; indemnité annuelle. — (Ministre des travaux publics contre dame veuve Bloc.)

. . . .

Considérant que, pour accorder à la dame veuve Bloc une indemnité de 4.450 francs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les terrains dont ladite dame est propriétaire à Cenon-la-Bastide auraient subi une dépréciation définitive qui a eu pour cause les travaux de construction du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des conclusions déposées devant le conseil de préfecture le 1er juin 1892, que la dame Bloc ne réclamait pas une indemnité de dépréciation définitive, mais uniquement la réparation du préjudice résultant pour elle de l'impossibilité où elle se trouvait de mettre ses terrains en culture, de les louer ou de les vendre;

Considérant que ces dommages, dont l'existence n'est d'ailleurs pas contestée par l'administration, ne sont pas définitifs; que leur étendue peut être diminuée, notamment par le rétablissement du chemin vicinal momentanément supprimé, et l'expropriation de la partie des terrains où se sont, jusqu'à présent, produits les désordres constatés par les experts; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé à la dame veuve Bloc une indemnité en capital;

Mais considérant, d'autre part, qu'elle a droit à la réparation du préjudice résultant pour elle des faits ci-dessus indiqués, et que, dans les circonstances de l'affaire, il en sera fait une exacte appréciation en la fixant à la somme annuelle de 225 francs à partir du 13 octobre 1890, date à laquelle se sont manifestés les mouvements du sol qui ont occasionné le dommage; que, d'ailleurs, la présente décision ne fait pas obstacle à ce que la dame

Bloc réclame une plus ample réparation dans le cas où l'état de choses constaté par l'expertise viendrait à s'aggraver... (Arrêté annulé. L'État payera à la dame Bloc une indemnité annuelle de 225 francs à partir du 13 octobre 1890. Les frais d'expertise seront supportés par l'État.)

(N° 11)

[26 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Routes. — Détérioration d'un talus. — Exception de propriété. — Contravention. — (Sieur Francès.)

Le fait d'avoir effectué sur un terrain servant de talus à une route départementale des déblais, qui ont compromis la solidité de ladite route et amené en certains endroits la chute de la banquette de sûreté, constitue une contravention de grande voirie alors même que les travaux auraient été faits sur un terrain dont le requérant serait propriétaire (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte du procès-verbal susvisé, en date du 23 février 1892, que le sieur Francès a effectué, sur un terrain servant de talus à la route départementale n° 10, des déblais qui ont compromis la solidité de ladite route et amené, en certains endroits, la chute de la banquette de sûreté; que, si ces travaux ont été faits par le requérant sur un terrain dont il est le propriétaire, ils n'en constituent pas moins, d'après les dispositions législatives et réglementaire ci-dessus visées, une contravention de grande voirie; que, dans ces conditions, et sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, ni de rechercher si l'administration a elle-même causé un préjudice au sieur Francès, il y a lieu de maintenir l'arrêté par lequel le conseil de préfecture l'a condamné à la réparation du dommage dont il est l'auteur et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(*) Voy. 13 janvier 1882, Malpas, *Ann.* 1883, p. 29; 30 mai 1884, Lagache, *Ann.* 1885, p. 69; 27 juin 1884, Ministre des travaux publics contre Lanteyrès, *Ann.* 1885, p. 120.

(N° 12)

[26 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — Offre de concours acceptée par l'État; conditions remplies : embranchement construit. — (Ministre des travaux publics contre ville de Caen et ville d'Évreux.)

Prescription trentenaire. — La prescription des annuités promises par une ville n'est pas interrompue par une délibération dans laquelle le conseil municipal a dénié formellement l'existence de toute obligation. (Ministre des travaux publics, 1re espèce).

Une délibération aux termes de laquelle le conseil municipal reconnaît la promesse de subvention faite par lui pour la construction d'une ligne de chemin de fer, mais objecte que les conditions mises à cet engagement n'ont pas été remplies, n'interrompt pas la prescription quand bien même il serait décidé plus tard que les conditions ont été exécutées. — (Ville d'Évreux, 2e espèce).

Point de départ de la prescription : offre ferme et non par annuités. — Lorsqu'un conseil municipal a émis le vœu de fractionner sa subvention en annuités sous certaines conditions qui ne sont pas réalisées, doit-on considérer l'engagement de la ville comme pur et simple ou comme étant à terme? — Rés. dans le premier sens. En conséquence, la prescription de la subvention due par la ville a commencé à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne du chemin de fer (Ville d'Évreux, 2e espèce).

1re ESPÈCE. — (*Ministre des travaux publics contre ville de Caen.*)

. . . .

SUR LE RECOURS PRINCIPAL : — Considérant que, pour soutenir que le conseil de préfecture a déclaré à tort prescrites les huit premières annuités de la subvention que la ville de Caen s'était engagée à payer en neuf fractions égales exigibles le 31 décembre de chaque année à partir du 31 décembre 1852, le ministre des travaux publics se fonde sur ce que la prescription aurait été interrompue par une délibération du conseil municipal du 9 mai 1868 qui constituerait une reconnaissance de la dette de la ville;

Mais considérant que, par la délibération susdatée, le conseil municipal a dénié formellement l'existence de toute obligation à la charge de la ville et qu'on ne saurait, dès lors, lui reconnaître le caractère d'un acte interruptif de la prescription dans le sens de l'article 2248 du Code civil;

Sur le recours incident : — Considérant que la ville prétend qu'elle a été à tort condamnée à payer la dernière annuité non prescrite de la subvention promise par la délibération du conseil municipal du 19 mars 1852; qu'elle se fonde à cet effet, d'une part, sur ce que son offre de concours aurait été fait en vue d'une ligne qui n'a pas été exécutée et, d'autre part, sur ce que la délibération du conseil municipal relative à cette offre de concours n'aurait pas été régulièrement approuvée;

Mais considérant que, par sa délibération précitée en date du 19 mars 1852, le conseil municipal de Caen, après avoir refusé de concourir à la construction de la ligne de Paris à Cherbourg par Lisieux, a pris au nom de la ville l'engagement de payer à l'État une subvention de 400.000 francs pour la construction d'un embranchement reliant Caen à la ligne de l'Ouest et au bassin de la Loire et que cet embranchement a été exécuté;

Considérant, d'autre part, que les subventions votées par les communes pour cette voie ferrée ont été acceptées au nom de l'État et déclarées acquises au Trésor public par la loi du 8 juillet 1852;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant le recours du ministre des travaux publics que le recours incident de la ville de Caen... (Rejet. État condamné aux dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville.)

2e ESPÈCE. — (*Ville d'Évreux.*)

. . . .

..... CONSIDÉRANT que, par la délibération du 19 mars 1852, le conseil municipal d'Évreux a pris, au nom de la ville, l'engagement ferme de payer à l'État une subvention de 100.000 francs pour la construction du chemin de fer de Paris à Cherbourg; qu'à défaut par l'État de justifier que cette subvention était payable à terme, la mise en exploitation de ce chemin doit servir de point de départ à la prescription de sa créance contre la ville;

Considérant qu'à la vérité le ministre des travaux publics soutient que la prescription n'a commencé à courir que le 26 mai

1868, date d'une délibération du conseil municipal portant reconnaissance de l'obligation contractée dans celle du 19 mars 1852;

Mais considérant que, par la délibération de 1868, le conseil municipal a formellement dénié que la ville fût tenue au paiement de la subvention promise en 1852, et que, dès lors, cette délibération ne peut valoir comme acte interruptif de la prescription dans le sens de l'article 2248 du Code civil;

Considérant, d'autre part, que, pour condamner la ville au paiement d'une partie de la subvention, l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que, dans la délibération de 1852, le conseil municipal avait proposé le fractionnement de la somme de 100.000 fr. en termes inégaux payables à des échéances déterminées et sur ce que la prescription trentenaire des deux derniers termes ne se trouvait pas acquise en faveur do la ville à la date du 10 juillet 1890, jour où l'État a introduit sa demande en justice;

Mais considérant que cette proposition du conseil municipal n'a été émise au cours de la délibération de 1852 que sous la forme d'un simple vœu tendant au renouvellement d'impositions extraordinaires qui allaient prendre fin prochainement et qu'elle était entièrement subordonnée à la réalisation de recettes dont le gouvernement a refusé d'approuver la perception; qu'il suit de là qu'on doit considérer ce vœu comme non avenu et l'engagement de la ville comme pur et simple et contracté sans terme;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ouverture du chemin de fer de Paris à Cherbourg a eu lieu plus de trente ans avant le jour où l'État a introduit sa demande et qu'à ce moment sa créance était éteinte par la prescription; qu'ainsi la ville d'Évreux est fondée à demander le rejet du recours du ministre des travaux publics et l'annulation de l'arrêté attaqué... (Recours rejeté. Arrêté annulé. La ville d'Évreux est déchargée des condamnations prononcées contre elle. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 13)

[27 janvier 1894]

Cours d'eau non navigables. — Pouvoir de police de l'administration. — Travaux exécutés d'office. — Remboursement. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (Sieur Nau.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître

de la demande en remboursement du montant de travaux exécutés d'office sur la propriété d'un riverain, par le préfet, en vertu de son droit de police, et recouvré non en vertu d'un rôle nominatif comme en matière de contributions directes, mais d'un état rendu exécutoire.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la somme de 180f,44 réclamée au sieur Nau représente, non la dépense de travaux de curage prévus par la loi du 14 floréal an XI, mais celle de travaux exécutés d'office sur sa propriété en vertu d'un arrêté pris, le 18 juin 1884, par le préfet agissant dans l'exercice de ses pouvoirs de police en vue d'assurer le libre écoulement des eaux; qu'ainsi cette dépense ne rentre pas dans les frais et honoraires mentionnés au décret du 27 mai 1854 et à la loi de finances du 30 juillet 1885, lesquels sont recouvrés dans la même forme que les contributions directes; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'instruction et notamment des observations du ministre de l'agriculture que le recouvrement de la somme dont s'agit n'a pas eu lieu en vertu d'un rôle; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande en décharge formée par le sieur Nau... (Rejet.)

(N° 14)

[2 février 1894]

Communes. — Éclairage public et privé. — Monopole. — Obligation de ne pas autoriser dans les voies urbaines des canalisations pour l'éclairage autres que celles du concessionnaire. — Procédure. — Intervention. — Ordonnance de soit communiqué. — (Dame veuve Stears, contre ville d'Argentan.)

Une commune ne peut pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé. (V.) (*).

Elle peut au moins s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tous établissements pouvant faire concur-

---

(*) Voy. 26 décembre 1891. Compagnie du gaz de Saint-Étienne, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 789, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Valabrègue.

rence au concessionnaire de l'éclairage, en s'engageant notamment à refuser d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour effet d'entraîner la concurrence ci-dessus indiquée. — En conséquence, une ville ayant pris vis-à-vis du concessionnaire un engagement de ce genre et l'ayant violé en permettant à une société de placer dans les voies urbaines des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers, cette ville doit être condamnée à payer au concessionnaire une indemnité (V.) (*).

Procédure. — Intervention déclarée recevable d'individus se présentant, non pas seulement en qualité d'habitants d'une ville, mais comme bénéficiaires de contrats passés pour l'éclairage par la lumière électrique des locaux qu'ils occupent dans cette ville (I).

Arrêté ayant acquis force de chose jugée. — Lorsqu'une requête contre un arrêté contient toutes les mentions exigées par l'article 1er *du décret du* 22 *juillet* 1806 *et qu'elle a été présentée dans le délai prévu par la loi du* 22 *juillet* 1889, *elle empêche l'arrêté d'acquérir force de chose jugée, alors même que le pourvoi n'a point été formé contre toutes les parties en cause devant le conseil de préfecture (II).*

Ordonnance de soit communiqué signifiée à la seule partie qui y était désignée et non signifiée aux intervenants devant le Conseil d'État, qui étaient déjà intervenus devant le conseil de préfecture et dont ce conseil avait admis l'intervention. Pas d'irrégularité (II).

Le concessionnaire de l'éclairage au gaz d'une ville est recevable à réclamer une indemnité à raison de l'inexécution des engagements pris à son égard, alors qu'il n'a point déféré au Conseil d'État en temps utile une décision ministérielle autorisant des actes qui constituent une violation desdits engagements (III).

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande non soumise au conseil de préfecture (IV).

. . . .

I. En ce qui concerne *l'intervention des sieurs Prieur et autres :*

Considérant que les sieurs Prieur et autres se présentent non pas seulement en qualité d'habitants de la ville d'Argentan, mais

(*) Même renvoi qu'à la page précédente.

comme bénéficiaires de contrats passés pour l'éclairage par la lumière électrique des locaux qu'ils occupent, qu'ils ont intérêt à ce titre au maintien de l'arrêté attaqué, qu'il y a lieu, dès lors, d'admettre cette intervention;

II. *Sur les fins de non-recevoir opposées par les sieurs Prieur et autres à la requête de la dame Stears et tirées : 1° de ce que ce pourvoi n'ayant pas été formé contre toutes les parties en cause devant le conseil de préfecture, l'arrêté de ce conseil aurait acquis l'autorité de la chose jugée; 2° de ce que l'ordonnance de soit communiqué n'a pas été signifiée aux intervenants actuels qui étaient déjà intervenus devant le conseil de préfecture et dont ce conseil avait admis l'intervention :*

Considérant, d'une part, que la requête de la dame Stears qui tend à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du 13 février 1891 contient les mentions exigées par l'article 1er du décret du 22 juillet 1806; qu'il n'est pas contesté qu'elle a été présentée dans le délai fixé par l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889; que par suite elle a empêché ledit arrêté d'acquérir l'autorité de la chose jugée;

Considérant d'autre part qu'il résulte de l'instruction que l'ordonnance de soit communiqué a été signifiée à la ville d'Argentan qui seule était dénommée dans ladite ordonnance;

III. *Sur la fin de non-recevoir opposée, à la réclamation d'indemnité de la dame Stears, par la ville d'Argentan et tirée de ce que la requérante n'aurait pas déféré en temps utile au Conseil d'État une décision du ministre du commerce et de l'industrie du 9 août 1890 autorisant les sieurs Duhamel et Dumont à éclairer la ville d'Argentan au moyen de la lumière électrique et l'arrêté du préfet de l'Orne du 27 décembre 1890 autorisant la pose de poteaux destinés à supporter les fils conducteurs de l'électricité sur le trottoir de la route nationale n° 158 dans la traversée d'Argentan :*

Considérant que l'existence des actes précités de l'administration, dont la légalité n'a d'ailleurs jamais été contestée, n'était pas de nature à empêcher la dame Stears de se prévaloir de l'inexécution par la ville d'engagements contractés par elle à l'égard du concessionnaire du service de l'éclairage par le gaz pour réclamer une indemnité à la ville d'Argentan;

IV. *Sur les conclusions de la ville tendant à faire écarter comme non recevable la demande d'indemnité de la dame Stears fondée sur le préjudice qui résulterait pour elle de l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont de faire passer des fils*

conducteurs de l'électricité sur des dépendances de la grande voirie :

Considérant que cette demande n'a pas été présentée devant le conseil de préfecture, lequel n'a été saisi que d'une action en réparation du préjudice causé au concessionnaire du service de l'éclairage au gaz par l'autorisation donnée à des tiers de poser des fils destinés à la distribution de la lumière électrique aux particuliers sur les dépendances de la voirie urbaine; que cette dernière demande peut donc être seule examinée au fond par le Conseil d'État;

V. Au fond :

Considérant que si les communes ne peuvent constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé, il leur appartient, pour assurer sur leur territoire le service de l'éclairage tant public que particulier, de s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tout établissement pouvant faire concurrence à leur concessionnaire;

Considérant que des dispositions combinées du traité intervenu en 1866 entre la ville d'Argentan et le sieur Sassier aux droits duquel la dame Stears est aujourd'hui substituée, il résulte que la ville a concédé au sieur Sassier le droit exclusif de se servir des dépendances de la voirie urbaine pour la fourniture de l'éclairage au service municipal et aux particuliers sans distinguer entre l'éclairage public et l'éclairage privé et que la ville s'est interdit expressément d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour but de faire concurrence au sieur Sassier; qu'en retour des avantages ont été assurés à la ville; que dans la commune intention des parties ces avantages devaient trouver leur compensation dans l'exercice de tous les droits concédés;

Considérant, dès lors, que l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont de poser dans les voies urbaines des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers constitue une violation des obligations que la ville avait contractées à l'égard du concessionnaire du service de l'éclairage par le gaz et qu'elle lui a causé un préjudice dont il lui est dû réparation;

Considérant qu'en l'état de l'instruction il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de déterminer le dommage déjà éprouvé par la dame Stears et d'évaluer l'indemnité définitive à lui allouer dans le cas où l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont par le maire serait maintenue... (L'intervention des sieurs

Prieur et autres est admise. Arrêté annulé. Il sera, avant faire droit au fond sur les conclusions de la dame Stears, tendant à l'allocation d'une indemnité pour le préjudice résultant pour elle de l'autorisation donnée aux sieurs Dumont et Duhamel de poser sur des dépendances de la voirie urbaine des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers, procédé à une expertise. Faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, la ville d'Argentan et la dame Stears nommeront chacune un expert et le troisième expert sera nommé par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Le ou les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture du département de l'Orne. Le ou les experts auront à déterminer : 1° Le préjudice causé à la dame Stears jusqu'au jour de l'expertise; 2° l'indemnité définitive à allouer à ladite dame dans le cas où l'autorisation donnée par le maire aux sieurs Duhamel et Dumont serait maintenue. La ville d'Argentan est condamnée aux dépens, sauf en ce qui concerne les dépens de l'intervention qui resteront à la charge des sieurs Prieur et autres.)

(N° 15)

[2 février 1894]

Communes. — Rues et places. — Plan d'alignement. — Travaux confortatifs. — Permission de voirie. Refus. Recours pour excès de pouvoir. — (Ville de Rouen.)

Un immeuble, compris sur une grande profondeur (7m,15) *dans le projet de l'élargissement d'une place, tel qu'il résulte de l'ordonnance approuvant le plan général des alignements d'une ville, n'est point frappé de la servitude de reculement et ne peut être atteint par l'exécution de ce plan qu'à la suite d'expropriation ou d'acquisition amiable. En conséquence, le maire ne peut, sans excéder ses pouvoirs, refuser au propriétaire l'autorisation d'exécuter à son immeuble des travaux confortatifs* (*). *Le préfet peut délivrer l'alignement refusé par le maire.*

(*) Voy. 16 janvier 1891, Palfray, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 3 et les renvois, et, *suprà*, p. 12.

(N° 12)

[26 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — Offre de concours acceptée par l'État; conditions remplies : embranchement construit. — (Ministre des travaux publics contre ville de Caen et ville d'Évreux.)

Prescription trentenaire. — La prescription des annuités promises par une ville n'est pas interrompue par une délibération dans laquelle le conseil municipal a dénié formellement l'existence de toute obligation. (Ministre des travaux publics, 1re espèce).

Une délibération aux termes de laquelle le conseil municipal reconnaît la promesse de subvention faite par lui pour la construction d'une ligne de chemin de fer, mais objecte que les conditions mises à cet engagement n'ont pas été remplies, n'interrompt pas la prescription quand bien même il serait décidé plus tard que les conditions ont été exécutées. — (Ville d'Évreux, 2e espèce).

Point de départ de la prescription : offre ferme et non par annuités. — Lorsqu'un conseil municipal a émis le vœu de fractionner sa subvention en annuités sous certaines conditions qui ne sont pas réalisées, doit-on considérer l'engagement de la ville comme pur et simple ou comme étant à terme? — Rés. dans le premier sens. En conséquence, la prescription de la subvention due par la ville a commencé à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne du chemin de fer (Ville d'Évreux, 2e espèce).

1re ESPÈCE. — *(Ministre des travaux publics contre ville de Caen.)*

. . . .

SUR LE RECOURS PRINCIPAL : — Considérant que, pour soutenir que le conseil de préfecture a déclaré à tort prescrites les huit premières annuités de la subvention que la ville de Caen s'était engagée à payer en neuf fractions égales exigibles le 31 décembre de chaque année à partir du 31 décembre 1852, le ministre des travaux publics se fonde sur ce que la prescription aurait été interrompue par une délibération du conseil municipal du 9 mai 1868 qui constituerait une reconnaissance de la dette de la ville;

Mais considérant que, par la délibération susdatée, le conseil municipal a dénié formellement l'existence de toute obligation à la charge de la ville et qu'on ne saurait, dès lors, lui reconnaître le caractère d'un acte interruptif de la prescription dans le sens de l'article 2248 du Code civil;

Sur le recours incident : — Considérant que la ville prétend qu'elle a été à tort condamnée à payer la dernière annuité non prescrite de la subvention promise par la délibération du conseil municipal du 19 mars 1852; qu'elle se fonde à cet effet, d'une part, sur ce que son offre de concours aurait été fait en vue d'une ligne qui n'a pas été exécutée et, d'autre part, sur ce que la délibération du conseil municipal relative à cette offre de concours n'aurait pas été régulièrement approuvée;

Mais considérant que, par sa délibération précitée en date du 19 mars 1852, le conseil municipal de Caen, après avoir refusé de concourir à la construction de la ligne de Paris à Cherbourg par Lisieux, a pris au nom de la ville l'engagement de payer à l'État une subvention de 400.000 francs pour la construction d'un embranchement reliant Caen à la ligne de l'Ouest et au bassin de la Loire et que cet embranchement a été exécuté;

Considérant, d'autre part, que les subventions votées par les communes pour cette voie ferrée ont été acceptées au nom de l'État et déclarées acquises au Trésor public par la loi du 8 juillet 1852;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant le recours du ministre des travaux publics que le recours incident de la ville de Caen... (Rejet. État condamné aux dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville.)

2e ESPÈCE. — (*Ville d'Évreux.*)

. . . .

..... CONSIDÉRANT que, par la délibération du 19 mars 1852, le conseil municipal d'Évreux a pris, au nom de la ville, l'engagement ferme de payer à l'État une subvention de 100.000 francs pour la construction du chemin de fer de Paris à Cherbourg; qu'à défaut par l'État de justifier que cette subvention était payable à terme, la mise en exploitation de ce chemin doit servir de point de départ à la prescription de sa créance contre la ville;

Considérant qu'à la vérité le ministre des travaux publics soutient que la prescription n'a commencé à courir que le 26 mai

1868, date d'une délibération du conseil municipal portant reconnaissance de l'obligation contractée dans celle du 19 mars 1852;

Mais considérant que, par la délibération de 1868, le conseil municipal a formellement dénié que la ville fût tenue au paiement de la subvention promise en 1852, et que, dès lors, cette délibération ne peut valoir comme acte interruptif de la prescription dans le sens de l'article 2248 du Code civil;

Considérant, d'autre part, que, pour condamner la ville au paiement d'une partie de la subvention, l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que, dans la délibération de 1852, le conseil municipal avait proposé le fractionnement de la somme de 100.000 fr. en termes inégaux payables à des échéances déterminées et sur ce que la prescription trentenaire des deux derniers termes ne se trouvait pas acquise en faveur do la ville à la date du 10 juillet 1890, jour où l'État a introduit sa demande en justice;

Mais considérant que cette proposition du conseil municipal n'a été émise au cours de la délibération de 1852 que sous la forme d'un simple vœu tendant au renouvellement d'impositions extraordinaires qui allaient prendre fin prochainement et qu'elle était entièrement subordonnée à la réalisation de recettes dont le gouvernement a refusé d'approuver la perception; qu'il suit de là qu'on doit considérer ce vœu comme non avenu et l'engagement de la ville comme pur et simple et contracté sans terme;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ouverture du chemin de fer de Paris à Cherbourg a eu lieu plus de trente ans avant le jour où l'État a introduit sa demande et qu'à ce moment sa créance était éteinte par la prescription; qu'ainsi la ville d'Évreux est fondée à demander le rejet du recours du ministre des travaux publics et l'annulation de l'arrêté attaqué... (Recours rejeté. Arrêté annulé. La ville d'Évreux est déchargée des condamnations prononcées contre elle. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 15)

[27 janvier 1894]

Cours d'eau non navigables. — Pouvoir de police de l'administration. — Travaux exécutés d'office. — Remboursement. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (Sieur Nau.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître

de la demande en remboursement du montant de travaux exécutés d'office sur la propriété d'un riverain, par le préfet, en vertu de son droit de police, et recouvré non en vertu d'un rôle nominatif comme en matière de contributions directes, mais d'un état rendu exécutoire.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la somme de 180f,44 réclamée au sieur Nau représente, non la dépense de travaux de curage prévus par la loi du 14 floréal an XI, mais celle de travaux exécutés d'office sur sa propriété en vertu d'un arrêté pris, le 18 juin 1884, par le préfet agissant dans l'exercice de ses pouvoirs de police en vue d'assurer le libre écoulement des eaux; qu'ainsi cette dépense ne rentre pas dans les frais et honoraires mentionnés au décret du 27 mai 1854 et à la loi de finances du 30 juillet 1885, lesquels sont recouvrés dans la même forme que les contributions directes; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'instruction et notamment des observations du ministre de l'agriculture que le recouvrement de la somme dont s'agit n'a pas eu lieu en vertu d'un rôle; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande en décharge formée par le sieur Nau... (Rejet.)

(N° 14)

[2 février 1894]

Communes. — Éclairage public et privé. — Monopole. — Obligation de ne pas autoriser dans les voies urbaines des canalisations pour l'éclairage autres que celles du concessionnaire. — Procédure. — Intervention. — Ordonnance de soit communiqué. — (Dame veuve Stears, contre ville d'Argentan.)

Une commune ne peut pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé. (V.) (*).

Elle peut au moins s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tous établissements pouvant faire concur-

(*) Voy. 26 décembre 1891. Compagnie du gaz de Saint-Étienne, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 789, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Valabrègue.

rence au concessionnaire de l'éclairage, en s'engageant notamment à refuser d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour effet d'entraîner la concurrence ci-dessus indiquée. — En conséquence, une ville ayant pris vis-à-vis du concessionnaire un engagement de ce genre et l'ayant violé en permettant à une société de placer dans les voies urbaines des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers, cette ville doit être condamnée à payer au concessionnaire une indemnité (V.) (*).

Procédure. — Intervention déclarée recevable d'individus se présentant, non pas seulement en qualité d'habitants d'une ville, mais comme bénéficiaires de contrats passés pour l'éclairage par la lumière électrique des locaux qu'ils occupent dans cette ville (*I*).

Arrêté ayant acquis force de chose jugée. — Lorsqu'une requête contre un arrêté contient toutes les mentions exigées par l'article 1er du décret du 22 juillet 1806 et qu'elle a été présentée dans le délai prévu par la loi du 22 juillet 1889, elle empêche l'arrêté d'acquérir force de chose jugée, alors même que le pourvoi n'a point été formé contre toutes les parties en cause devant le conseil de préfecture (*II*).

Ordonnance de soit communiqué signifiée à la seule partie qui y était désignée et non signifiée aux intervenants devant le Conseil d'État, qui étaient déjà intervenus devant le conseil de préfecture et dont ce conseil avait admis l'intervention. Pas d'irrégularité (*II*).

Le concessionnaire de l'éclairage au gaz d'une ville est recevable à réclamer une indemnité à raison de l'inexécution des engagements pris à son égard, alors qu'il n'a point déféré au Conseil d'État en temps utile une décision ministérielle autorisant des actes qui constituent une violation desdits engagements (*III*).

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande non soumise au conseil de préfecture (*IV*).

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE *l'intervention des sieurs Prieur et autres :*

CONSIDÉRANT que les sieurs Prieur et autres se présentent non pas seulement en qualité d'habitants de la ville d'Argentan, mais

(*) Même renvoi qu'à la page précédente.

comme bénéficiaires de contrats passés pour l'éclairage par la lumière électrique des locaux qu'ils occupent, qu'ils ont intérêt à ce titre au maintien de l'arrêté attaqué, qu'il y a lieu, dès lors, d'admettre cette intervention;

II. *Sur les fins de non-recevoir opposées par les sieurs Prieur et autres à la requête de la dame Stears et tirées : 1° de ce que ce pourvoi n'ayant pas été formé contre toutes les parties en cause devant le conseil de préfecture, l'arrêté de ce conseil aurait acquis l'autorité de la chose jugée; 2° de ce que l'ordonnance de soit communiqué n'a pas été signifiée aux intervenants actuels qui étaient déjà intervenus devant le conseil de préfecture et dont ce conseil avait admis l'intervention :*

Considérant, d'une part, que la requête de la dame Stears qui tend à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du 13 février 1891 contient les mentions exigées par l'article 1er du décret du 22 juillet 1806; qu'il n'est pas contesté qu'elle a été présentée dans le délai fixé par l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889; que par suite elle a empêché ledit arrêté d'acquérir l'autorité de la chose jugée;

Considérant d'autre part qu'il résulte de l'instruction que l'ordonnance de soit communiqué a été signifiée à la ville d'Argentan qui seule était dénommée dans ladite ordonnance;

III. *Sur la fin de non-recevoir opposée, à la réclamation d'indemnité de la dame Stears, par la ville d'Argentan et tirée de ce que la requérante n'aurait pas déféré en temps utile au Conseil d'État une décision du ministre du commerce et de l'industrie du 9 août 1890 autorisant les sieurs Duhamel et Dumont à éclairer la ville d'Argentan au moyen de la lumière électrique et l'arrêté du préfet de l'Orne du 27 décembre 1890 autorisant la pose de poteaux destinés à supporter les fils conducteurs de l'électricité sur le trottoir de la route nationale n° 158 dans la traversée d'Argentan :*

Considérant que l'existence des actes précités de l'administration, dont la légalité n'a d'ailleurs jamais été contestée, n'était pas de nature à empêcher la dame Stears de se prévaloir de l'inexécution par la ville d'engagements contractés par elle à l'égard du concessionnaire du service de l'éclairage par le gaz pour réclamer une indemnité à la ville d'Argentan;

IV. *Sur les conclusions de la ville tendant à faire écarter comme non recevable la demande d'indemnité de la dame Stears fondée sur le préjudice qui résulterait pour elle de l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont de faire passer des fils*

conducteurs de l'électricité sur des dépendances de la grande voirie :

Considérant que cette demande n'a pas été présentée devant le conseil de préfecture, lequel n'a été saisi que d'une action en réparation du préjudice causé au concessionnaire du service de l'éclairage au gaz par l'autorisation donnée à des tiers de poser des fils destinés à la distribution de la lumière électrique aux particuliers sur les dépendances de la voirie urbaine; que cette dernière demande peut donc être seule examinée au fond par le Conseil d'État;

V. Au fond :

Considérant que si les communes ne peuvent constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé, il leur appartient, pour assurer sur leur territoire le service de l'éclairage tant public que particulier, de s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tout établissement pouvant faire concurrence à leur concessionnaire;

Considérant que des dispositions combinées du traité intervenu en 1866 entre la ville d'Argentan et le sieur Sassier aux droits duquel la dame Stears est aujourd'hui substituée, il résulte que la ville a concédé au sieur Sassier le droit exclusif de se servir des dépendances de la voirie urbaine pour la fourniture de l'éclairage au service municipal et aux particuliers sans distinguer entre l'éclairage public et l'éclairage privé et que la ville s'est interdit expressément d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour but de faire concurrence au sieur Sassier; qu'en retour des avantages ont été assurés à la ville; que dans la commune intention des parties ces avantages devaient trouver leur compensation dans l'exercice de tous les droits concédés;

Considérant, dès lors, que l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont de poser dans les voies urbaines des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers constitue une violation des obligations que la ville avait contractées à l'égard du concessionnaire du service de l'éclairage par le gaz et qu'elle lui a causé un préjudice dont il lui est dû réparation;

Considérant qu'en l'état de l'instruction il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de déterminer le dommage déjà éprouvé par la dame Stears et d'évaluer l'indemnité définitive à lui allouer dans le cas où l'autorisation donnée aux sieurs Duhamel et Dumont par le maire serait maintenue... (L'intervention des sieurs

Prieur et autres est admise. Arrêté annulé. Il sera, avant faire droit au fond sur les conclusions de la dame Stears, tendant à l'allocation d'une indemnité pour le préjudice résultant pour elle de l'autorisation donnée aux sieurs Dumont et Duhamel de poser sur des dépendances de la voirie urbaine des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers, procédé à une expertise. Faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, la ville d'Argentan et la dame Stears nommeront chacune un expert et le troisième expert sera nommé par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Le ou les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture du département de l'Orne. Le ou les experts auront à déterminer : 1° Le préjudice causé à la dame Stears jusqu'au jour de l'expertise; 2° l'indemnité définitive à allouer à ladite dame dans le cas où l'autorisation donnée par le maire aux sieurs Duhamel et Dumont serait maintenue. La ville d'Argentan est condamnée aux dépens, sauf en ce qui concerne les dépens de l'intervention qui resteront à la charge des sieurs Prieur et autres.)

(N° 15)

[2 février 1894]

Communes. — Rues et places. — Plan d'alignement. — Travaux confortatifs. — Permission de voirie. Refus. Recours pour excès de pouvoir. — (Ville de Rouen.)

Un immeuble, compris sur une grande profondeur* (7m,15) *dans le projet de l'élargissement d'une place, tel qu'il résulte de l'ordonnance approuvant le plan général des alignements d'une ville, n'est point frappé de la servitude de reculement et ne peut être atteint par l'exécution de ce plan qu'à la suite d'expropriation ou d'acquisition amiable. En conséquence, le maire ne peut, sans excéder ses pouvoirs, refuser au propriétaire l'autorisation d'exécuter à son immeuble des travaux confortatifs* (*). *Le préfet peut délivrer l'alignement refusé par le maire.

(*) Voy. 16 janvier 1891, Palfray, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 3 et les renvois, et, *suprà*, p. 12.

Dépens : Pas de dépens en matière d'excès de pouvoir, autre que les droits de timbre et d'enregistrement.

SANS QU'IL SOIT BESOIN D'EXAMINER *les fins de non-récevoir opposées au recours de la ville par le sieur Hébert :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'immeuble appartenant au sieur Hébert est compris sur une grande profondeur dans le projet d'élargissement de la place de la Basse-Vieille-Tour, tel qu'il résulte de l'ordonnance du 29 avril 1839 approuvant le plan général des alignements de la ville de Rouen ; que, dès lors, ledit immeuble n'a pas été frappé de la servitude de reculement et ne peut être atteint par l'exécution de ce plan qu'après que la ville aura été spécialement autorisée à en faire l'acquisition amiable ou à en poursuivre l'expropriation ; qu'il suit de là qu'en annulant l'arrêté, en date du 21 août 1891, par lequel le maire de la ville de Rouen a refusé d'autoriser le sieur Hébert à exécuter à son immeuble des travaux confortatifs et en délivrant lui-même cette autorisation par application des articles 85 et 98 de la loi municipale, le préfet du département de la Seine-Inférieure n'a pas excédé la limite de ses pouvoirs ;

Sur les conclusions du sieur Hébert à fin de dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du décret du 2 novembre 1864, les recours pour excès de pouvoir peuvent être formés sans autres frais que ceux de timbre et d'enregistrement ; que, dès lors, il n'y a lieu de mettre à la charge de la ville de Rouen que les frais de timbre exposés par le sieur Hébert... (Rejet avec dépens.)

(N° 16)

[2 février 1894]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Décision rapportée. — Formalités. — Recours pour inopportunité. — Non-lieu à statuer. — (Sieur Lalanne.)

Une commission départementale n'excède pas ses pouvoirs, lorsque, sans avoir rempli au préalable les formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881, elle a rapporté une précédente décision portant reconnaissance d'un chemin rural, dont la propriété faisait l'objet d'un litige devant les tribunaux

judiciaires, — dans l'espèce, à raison de la circonstance que la première décision n'avait encore reçu aucun commencement d'exécution (*).

Délibération d'une commission départementale déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture d'un chemin rural, indiquant la direction, la largeur et la longueur du chemin; pas d'irrégularité.

Recours formé, devant le Conseil d'État, pour inopportunité, contre une décision de la commission départementale. Non-recevabilité.

Non-lieu à statuer sur un recours formé contre une décision qui a été rapportée postérieurement.

Vu : 1° la requête présentée par le sieur Michel-Barthélemy Lalanne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir — une délibération de la commission départementale de la Gironde en date du 27 octobre 1892 portant reconnaissance, comme chemin rural, du chemin dit de la Trave dans la commune de Préchac; — *Ce faisant, attendu*, d'une part, que le requérant est fondé à se prétendre propriétaire du sol du chemin dont s'agit et que la commission départementale aurait dû surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, saisie par le requérant, eût tranché la question de propriété; d'autre part, qu'aucun intérêt général ne justifie la mesure prise par la délibération attaquée;

Vu : 2° la requête présentée par ledit sieur Lalanne, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir une délibération en date du 23 février 1893, par laquelle la commission départementale de la Gironde a rapporté sa délibération en date du 27 octobre 1892 et a déclaré d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture du chemin dont s'agit; — *Ce faisant, attendu* que cette nouvelle délibération a rapporté celle du 27 octobre 1892 sans observer les formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881 et ne contient aucune indication sur la direction, la longueur et la largeur du chemin à ouvrir; que, d'ailleurs, cette première délibération constituait pour les intéressés un droit acquis et ne pouvait être rapportée que par une autorité supérieure à celle qui l'avait prise; enfin que la nouvelle délibération n'a été prise que dans l'intérêt d'un seul particulier;

(*) Rap. Préfet de la Charente, 10 décembre 1886, *Ann.* 1887, p. 548.

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant, en ce qui concerne le premier pourvoi, à ce qu'il soit déclaré qu'il n'y a lieu de statuer, la décision du 27 octobre 1892 ayant été rapportée; en ce qui concerne le second pourvoi, à son rejet, par les motifs que la commission départementale est toujours libre de rapporter les décisions prises en matière de reconnaissance, d'ouverture et d'élargissement de chemins ruraux tant qu'elles n'ont pas reçu un commencement d'exécution, qu'aucun texte de loi n'impose à la commission départementale l'accomplissement d'aucune formalité pour le retrait de ses délibérations en cette matière, qu'elle statue sur un plan et un état indicatif suffisant pour satisfaire aux prescriptions de la loi, enfin que le requérant n'est pas recevable à contester directement devant le Conseil d'État l'opportunité de la mesure prise par la commission départementale;

Considérant que les requêtes susvisées du sieur Lalanne tendent, la première à l'annulation d'une décision de la commission départementale de la Gironde du 27 octobre 1892 portant reconnaissance comme chemin rural du chemin dit de la Trave dans la commune de Préchac, la seconde à l'annulation d'une décision de la même commission du 23 février 1893 rapportant la précédente décision et déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture de ce chemin; qu'ainsi elles sont connexes et qu'il y a lieu, dès lors, de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

En ce qui concerne la décision du 27 octobre 1892 :

Considérant que ladite décision a été rapportée par la commission départementale à la date du 23 février 1893; qu'ainsi la requête du sieur Lalanne tendant à l'annulation de cette décision est devenue sans objet;

En ce qui concerne la décision du 23 février 1893 :

Considérant, d'une part, qu'au moment où est intervenue la décision du 27 octobre 1892 la question de propriété du chemin dit de la Trave était pendante devant les tribunaux compétents; qu'ainsi c'est à tort que, par cette décision, la commission départementale avait prononcé la reconnaissance de ce chemin comme chemin rural; que, dès lors, en rapportant, à la date du 23 février 1893, sa première décision, qui n'avait encore reçu aucun commencement d'exécution, la commission départementale a agi dans la limite de ses pouvoirs et qu'aucune disposition de la loi du 20 août 1881 ne lui imposait l'accomplissement préalable d'aucune formalité;

Considérant, d'autre part, que la décision du 23 février 1893, qui a déclaré d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture du chemin dont s'agit, a été précédée de toutes les formalités prescrites par l'article 13 de la loi du 20 août 1881 et que le requérant n'est pas recevable à soutenir devant le Conseil d'État que la commission départementale a fait une inexacte appréciation des faits;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de rejeter la requête dirigée par le sieur Lalanne contre la décision du 23 février 1893... (Il n'y a lieu de statuer sur la requête tendant à l'annulation de la décision du 27 octobre 1892... La requête tendant à l'annulation de la décision du 23 février 1893 est rejetée.)

(N° 17)

[9 février 1894]

***Pensions civiles. — Sous-ingénieur des ponts et chaussées.* — (Sieur Barbarin.)**

Travaux publics. Liquidation de la pension. — Un sous-ingénieur des ponts et chaussées mis à la disposition du ministre des affaires étrangères et attaché à la direction des travaux publics en Tunisie n'est pas fondé à soutenir que, pour la liquidation de sa pension, il devait être tenu compte du titre d'ingénieur qui lui avait été conféré par le bey de Tunis.

— Traitement moyen. — La pension de ce sous-ingénieur doit-elle être liquidée d'après le traitement qu'il touchait sur le budget tunisien ou seulement d'après le traitement maximum dont il aurait pu jouir en qualité de sous-ingénieur s'il avait été rétribué par l'État français? — Rés. dans ce dernier sens, alors même que ce sous-ingénieur a versé au Trésor les retenues légales sur le traitement servi par le budget tunisien (*).

. . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 13 du décret du 9 novembre 1853, les fonctionnaires et employés rétribués sur d'au-

---

(*) Voy. 4 août 1893, Thouvenot (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 656.

tres fonds que ceux de l'État et qui ont néanmoins droit à pension, conformément au dernier paragraphe de l'article 4 de la loi du 9 juin 1853, supportent la retenue sur l'intégralité de leurs rétributions; mais que, d'après les dispositions de l'article 6 de la loi précitée, le traitement devant servir de base à la liquidation de la pension de ces fonctionnaires ne pourra excéder la moyenne des traitements et émoluments dont ils auraient joui s'ils eussent été rétribués par l'État;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Barbarin était sous-ingénieur des ponts et chaussées lorsqu'il fut placé en service détaché, mis à la disposition du ministre des affaires étrangères et attaché à la direction des travaux publics en Tunisie;

Considérant qu'il n'est pas fondé à soutenir qu'il devait être tenu compte du titre d'ingénieur qui lui avait été conféré par un décret du bey de Tunis; que, d'autre part, il résulte de la disposition de loi précitée que sa pension ne pouvait être liquidée d'après le traitement qu'il touchait sur le budget tunisien, bien qu'il eût versé au Trésor les retenues légales sur ce traitement;

Considérant que c'est avec raison que la pension du sieur Barbarin, qui a été admis à la retraite en qualité de sous-ingénieur, a été calculée sur le traitement maximum dont il aurait pu jouir en cette qualité s'il avait été rétribué par l'État français... (Rejet.)

(N° 18)

[9 février 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Offre de concours. Compétence. — (Compagnie de Lyon contre commune de Marsillargues.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître des engagements pris par une commune en vue de la construction d'une voie ferrée et pour apprécier si les conditions auxquelles ces engagements ont été subordonnés ont été remplies.

Procédure. — Contradiction dans un arrêté. — Conseil de préfecture ayant, tout en se déclarant incompétent pour con-

naître des engagements pris par une commune, apprécié l'existence et la portée de ces engagements et rejeté une demande de payement d'une subvention promise par la commune. Annulation de l'arrêté.

Subvention votée par le conseil municipal d'une commune en vue de la construction d'une ligne la mettant en communication avec des villes déterminées; résultat obtenu : subvention due en conséquence, bien que, par des modifications apportées au projet sur le vu duquel la subvention a été votée, la voie ferrée se trouve en certains points confondue avec une autre ligne et que des transbordements et des correspondances soient imposés aux voyageurs (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture de l'Hérault, tout en se déclarant incompétent pour connaître des engagements pris par la commune de Marsillargues en vue de la construction d'une voie ferrée, n'en a pas moins apprécié l'existence et la portée de ces engagements et rejeté la demande en payement d'une subvention de 10.000 francs formée contre cette commune par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée; que cette contradiction vicie l'arrêté attaqué et suffit à elle seule pour en faire prononcer l'annulation;

Considérant que le conseil de préfecture, saisi de la demande de la compagnie, était, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, compétent pour connaître de la contestation élevée à l'occasion d'une offre de concours faite par la commune de Marsillargues, en vue de l'exécution d'un travail public; que, l'affaire étant en état, il y a lieu d'évoquer le fond;

(*) Le ministre de l'intérieur concluait au rejet du pourvoi. La subvention, disait le ministre, avait été votée en vue de la construction d'une ligne partant d'Aigues-Mortes et se raccordant à la ligne de Nîmes à Montpellier, près de Lunel. Le point de raccordement avait été fixé par décision ministérielle à Gallargues. Ce projet fut abandonné faute de concessionnaire, et la compagnie de Lyon fut autorisée à établir deux lignes de Lunel à Aigues-Mortes et de Lunel à Arles. La voie qui dessert Marsillargues se rattache à la ligne de Lunel à Arles à la station d'Amiargues et, si elle se raccorde à la ligne de Montpellier à Nîmes, c'est à Saint-Cezaire, point fort éloigné de Lunel. Le projet exécuté est donc tout différent de celui en vue duquel la subvention a été votée.

Le ministre des travaux publics concluait au contraire dans le sens du recours en faisant observer que le but poursuivi par la commune de Marsillargues était avant tout de sortir de l'isolement où elle se trouvait et d'être mise en communication avec Aigues-Mortes, Nîmes et Montpellier, résultat qu'elle a entièrement obtenu.

AU FOND :

Considérant que, par sa délibération du 1er novembre 1861, le conseil municipal de Marsillargues, confirmant les délibérations précédemment prises, a voté une subvention de 10.000 francs en faveur de la construction du chemin de fer d'Aigues-Mortes à la ligne de Tarascon à Cette, avec établissement d'une gare à proximité de Marsillargues, et que cette offre a été acceptée par la convention du 21 mai 1863 et la loi du 11 juin de la même année; qu'il résulte des délibérations des 20 novembre 1860 et 17 février 1861, que le choix de la ville de Lunel, comme point de raccordement de la ligne de Tarascon à Cette, était sollicité par le conseil municipal; que, dans ces conditions, l'exécution par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée du chemin de fer de Lunel à Aigues-Mortes avec station à Marsillargues, a mis en communication les points extrêmes indiqués par le conseil municipal et a satisfait aux conditions auxquelles il avait subordonné le concours de la commune; que celle-ci n'est pas fondée aujourd'hui à alléguer que cette voie ferrée se trouve, entre Lunel et Amiargues, confondue avec la ligne de Lunel à Arles, ni à se plaindre des conditions de transbordement et de correspondance imposées, pour repousser la réclamation de la compagnie, les délibérations susvisées ne renfermant aucune stipulation à cet égard comme condition de l'offre de concours faite par la commune; qu'ainsi il y a lieu de condamner la commune de Marsillargues à payer à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée la somme de 10.000 francs;

Sur les intérêts : ... — (Arrêté annulé. Commune condamnée à payer, à la compagnie de Lyon, 10.000 francs avec intérêts à partir du 10 mai 1886. Dépens à la charge de la commune.)

(N° 19)

[9 février 1894]

Travaux publics communaux. — École. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — Entrepreneur et architecte. — (Sieur Airolles contre sieur Pallas.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur des conclusions prises par un entrepreneur et tendant à faire condamner un architecte à lui rembourser le montant

de travaux laissés par un précédent arrêté à la charge dudit entrepreneur et qui auraient été exécutés sur l'ordre dudit architecte (*).

Travaux supplémentaires non autorisés et dont l'utilité n'était pas justifiée, exécutés à la suite d'une entente entre l'architecte et l'entrepreneur; montant de ces travaux mis à la charge de l'architecte et de l'entrepreneur, chacun pour moitié.

. . . .

CONSIDÉRANT que, par arrêté, en date du 26 décembre 1890, le conseil de préfecture de la Gironde, statuant sur la réclamation du sieur Pallas relative au décompte de son entreprise de construction d'une maison d'école, dans la commune d'Andernos, a retranché de ce décompte et laissé à la charge de l'entrepreneur une somme de 3.728f,62 représentant la dépense des travaux qui n'avaient pas été autorisés et dont l'utilité n'était pas justifiée; mais qu'il a réservé au sieur Pallas son recours contre le sieur Airolles, architecte de la commune; qu'à la suite de cet arrêté le sieur Pallas a saisi le conseil de préfecture de nouvelles conclusions tendant à ce que l'architecte soit condamné à lui rembourser le montant des travaux laissés à sa charge;

Considérant que le conseil de préfecture, compétent pour connaître du litige survenu entre la commune et l'entrepreneur, l'était également pour statuer sur la responsabilité encourue par l'architecte dans l'exécution d'un travail communal; qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé sur la réclamation de l'entrepreneur, que les travaux non autorisés et au payement desquels la commune n'est pas tenue, ont été exécutés à la suite d'une entente concertée entre l'architecte et l'entrepreneur; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le requérant à payer à l'entrepreneur la moitié de la somme précédemment mise à la charge de ce dernier dans ses rapports avec la commune... (Rejet.)

(N° 20)

[9 février 1894]

Travaux publics communaux. — Collège. — Décompte. —
(Ville de La Réole.)

Intérêts du solde du décompte alloués à l'entrepreneur à

(*) Voy. 28 mars 1890, Ballière contre ville de Thiers, *Ann.* 1892, p 384

compter du jour de sa demande formée postérieurement à la date de la réception définitive, sans qu'il y ait lieu de déduire du chiffre du décompte une somme représentant des travaux achevés au cours de l'année de la réception définitive du moment qu'il n'est pas établi que ces travaux aient été terminés postérieurement à la date de ladite réception (II).

Réception provisoire fixée à une époque où l'ensemble des travaux étaient achevés, bien que quelques travaux de peu d'importance restassent inachevés (II).

Retard dans le remboursement du cautionnement. — Différence entre le taux des intérêts servis à l'entrepreneur par la caisse des dépôts et consignations et celui de l'intérêt légal à 5 p. 100 allouée à partir du jour où la restitution du cautionnement étant due, le remboursement a été demandé, jusqu'au jour du remboursement (II) (*).

Retard dans la délivrance à l'entrepreneur d'un alignement nécessaire pour effectuer les travaux. Indemnité allouée (IV).

Retard dans le payement du solde : responsabilité de l'architecte. — Décidé qu'un arrêté, passé en force de chose jugée, ayant définitivement prononcé la responsabilité de l'architecte vis-à-vis du maître de l'ouvrage et ayant décidé que les travaux devaient être considérés comme reçus vis-à-vis de l'entrepreneur, le retard apporté par le maître de l'ouvrage dans le payement du solde et le remboursement du cautionnement ne saurait être imputé à l'architecte et que dès lors ledit architecte n'avait pas à garantir le maître de l'ouvrage du payement des intérêts alloués à l'entrepreneur à raison de ce retard (VI).

*Procédure. — *Ultra petita*. — Le conseil de préfecture qui prononce la résiliation de l'entreprise peut comme conséquence et sans *ultra petita*, en présence du désaccord des parties sur le décompte, renvoyer à des experts le soin de le dresser.*

. . . .

I. SUR LE MOYEN *présenté par la ville de La Réole et tiré de ce que le conseil de préfecture aurait statué en dehors de la demande dont il était saisi en donnant mission aux experts de dresser le décompte et subsidiairement de ce qu'il aurait arrêté à un chiffre inexact le solde du décompte :*

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture, après

---

(*) Voy. 7 janvier 1876, hospices de Bordeaux, *Ann.* 1877, p. 1041 ; — 28 décembre 1884, Bonnaud, *Arr. du C. d'Et.*, p. 960.

avoir prononcé la résilation de l'entreprise de procéder au règlement du décompte en présence du désaccord existant entre les parties sur le montant des travaux exécutés; qu'il a recouru à une expertise afin de se procurer les renseignements nécessaires pour trancher ce débat, et que la ville de La Réole ne justifie pas que l'arrêté attaqué en fixant, conformément au rapport des experts, le solde du décompte à la somme de 19.640f,24 ait fait une inexacte application des prix du marché;

II. *En ce qui concerne la fixation de la date de la réception provisoire, de celle de la réception définitive et du point de départ des intérêts des intérêts dus à l'entrepreneur :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les travaux entrepris par le sieur Ballet, malgré quelques ouvrages de peu d'importance qui restaient inachevés et qui sont évalués à 877 francs par les experts, doivent être considérés comme en état de réception provisoire au 8 mai 1886; que, dès lors, d'une part, il convient de fixer la date de la réception définitive au 8 mai 1887 et d'allouer, conformément à l'article 48 du cahier des charges, à l'entrepreneur à partir du 3 septembre 1887, jour où il en a fait la demande, les intérêts du solde du décompte arrêté par les experts, sans qu'il y ait lieu de déduire du chiffre ci-dessus fixé une somme de 877 francs représentant les travaux achevés au cours de l'année 1887, la ville de La Réole n'établissant pas que ces travaux aient été terminés postérieurement à la date de la réception définitive;

Considérant, d'autre part, que le cautionnement fourni par l'entrepreneur devant lui être restitué après la réception définitive et n'ayant été remboursé que le 27 février 1888, celui-ci est fondé à prétendre qu'il doit lui être tenu compte à partir du 3 septembre 1887, jour de la demande, juqu'à la date du 27 février 1888, de la différence entre le taux des intérêts qui lui ont été servis par la caisse des dépôts et consignations et celui de l'intérêt légal de 5 p. 100;

III. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :*

Considérant que l'entrepreneur a demandé les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues aux dates des 22 octobre 1888, 23 octobre 1889, 12 novembre 1891, 21 février 1893, et qu'il y a lieu de faire droit à ces demandes par application de l'article 1154 du Code civil en tant qu'elles s'appliquent à la capitalisation des intérêts produits par le solde du décompte, mais que ces demandes doivent être écartées en tant qu'elles

concernent la capitalisation des intérêts produits par le cautionnement qui sont dus pour moins d'une année;

IV. *En ce qui concerne l'indemnité de 400 francs mise à la charge de la commune par suite du retard apporté dans la délivrance à l'entrepreneur d'un alignement nécessaire pour effectuer les travaux :*

Considérant que l'arrêté attaqué en évaluant, conformément au rapport des experts à la somme de 400 francs le préjudice causé par ce retard à l'entrepreneur a fait une juste appréciation de la responsabilité incombant à la ville de La Réole;

..... V, VI. *En ce qui concerne la responsabilité de l'architecte Fauchez :*

Considérant que par un arrêté en date du 1er juillet 1878, passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture a statué définitivement sur la responsabilité de l'architecte vis-à-vis de la ville et a décidé que les travaux devaient être considérés comme reçus vis-à-vis de l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, le retard apporté par la ville dans le payement du solde et le remboursement du cautionnement réclamés par l'entrepreneur à la date du 3 septembre 1887, ne saurait dans aucun cas être imputé à l'architecte, et que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à garantir la ville du payement des intérêts et des intérêts des intérêts, alloués à l'entrepreneur à raison de ce retard... (Les intérêts du solde du décompte dus au sieur Ballet courront à son profit à partir du 3 septembre 1887 et seront capitalisés aux dates des 22 octobre 1888, 23 octobre 1889, 12 novembre 1891 et 21 février 1893. Le sieur Ballet aura droit à la différence entre les intérêts de son cautionnement payé par la caisse des dépôts et consignations et les intérêts au taux légal de 5 p. 100 depuis le 3 septembre 1887 jusqu'au 27 février 1888. Le sieur Fauchez est déchargé de l'obligation de garantie qui lui a été imposée par les arrêtés attaqués. Tous les dépens et les frais d'expertise seront supportés par la ville de La Réole.

(N° 21)

[9 février 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière exploitée. — Privation d'industrie. — (Compagnie des Chemins de fer de l'Est contre sieur Marchat.)

Décidé que les terrains occupés dans le périmètre d'occupation

devaient être considérés comme étant, à la date de l'arrêté, à l'état de carrière exploitée dans le sens de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807 : à diverses époques des extractions de matériaux avaient été pratiquées et depuis longtemps ces extractions étaient un des produits importants de l'immeuble. Prix des matériaux extraits dû par l'entrepreneur. — Rejet d'une objection tirée de ce que la carrière n'aurait été régulièrement cédée au réclamant que postérieurement à l'arrêté d'occupation.

L'indemnité payée au fermier d'un propriétaire de carrière ne doit pas être imputée sur le montant de la somme due au propriétaire subséquent de cette carrière. — Aucun lien de droit n'existe entre ce dernier propriétaire et l'auteur du dommage.

Lorsque le terrain occupé n'avait reçu antérieurement à l'occupation aucune appropriation industrielle de la part de l'ancien propriétaire, le nouveau propriétaire, dont l'industrie consiste à exploiter les carrières situées dans ce terrain, n'est pas fondé à demander l'allocation d'une indemnité pour privation de bénéfice industriel. — Il ne saurait avoir des droits plus étendus que ceux de son cédant (*).

. . . .

..... EN CE QUI CONCERNE *la requête de la compagnie des Chemins de fer de l'Est :*

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué par elle, la compagnie se fonde, d'une part, sur ce que, les terrains qu'elle a été autorisée à occuper n'étant pas à l'état de carrière exploitée, les deux cessions consenties par le sieur Martin au sieur Marchat seraient le résultat d'un concert frauduleux organisé dans le but d'obliger la compagnie à payer le prix des matériaux extraits, et, d'autre part, sur ce que la cession du 7 juillet 1883 étant postérieure à l'arrêté d'occupation ne lui serait pas opposable;

Mais considérant, sur le premier point, que, indépendamment de ce que la compagnie n'apporte à l'appui de son allégation de fraude aucune justification, il résulte de l'instruction qu'à diverses époques il a été, en plusieurs endroits de la propriété du sieur Martin, pratiqué des extractions de matériaux; que depuis longtemps ces extractions sont un des produits importants de cet immeuble; que le fait est confirmé par la clause insérée dans un bail à ferme remontant à 1866 et qui a fait, contradictoirement

(*) Rap. 14 novembre 1890, Société des constructions navales du Havre contre Letellier, *Ann.* 1892, p. 583.

avec la compagnie elle-même, l'objet d'un arrêt interprétatif rendu par la Cour d'appel de Paris aux termes duquel il est déclaré que le propriétaire de ces terrains s'est réservé, dans ses rapports avec son fermier, la faculté de faire ou d'autoriser à toute époque des fouilles et des extractions de matériaux; que de cet ensemble de circonstances il résulte que les terrains du sieur Martin compris dans le périmètre d'occupation de la compagnie doivent être considérés comme étant, à la date de l'arrêté d'occupation, à l'état de carrière exploitée dans le sens de l'article 55 de la loi susvisée du 16 septembre 1807;

Considérant, sur le deuxième point, qu'il y a lieu, en conséquence de ce qui précède, de tenir compte de ce que la cession du 7 juillet 1883 est postérieure à l'arrêté d'occupation, le sieur Martin n'ayant fait par cet acte que transférer à son concessionnaire un droit lui appartenant et que la compagnie est tenue de respecter tant au regard du concessionnaire que du cédant lui-même; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'elle devait payer au sieur Marchat le prix des matériaux extraits par elle dans les parcelles désignées aux conventions du 30 janvier et du 7 juillet 1883;

Sur les conclusions de la compagnie tendant au remboursement par le sieur Marchat de la somme de 2.000 francs qu'elle a payée au fermier du sieur Martin :

Considérant que la compagnie n'est pas fondée à soutenir qu'elle a géré les affaires du sieur Marchat en effectuant un payement qui n'a pu créer aucun lien de droit entre elle et ce dernier; que c'est donc avec raison que l'arrêté attaqué a refusé d'ordonner l'imputation de cette somme de 2.000 francs sur l'indemnité due au sieur Marchat;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts (Accordés avec raison par le conseil de préfecture);

En ce qui concerne la requête du sieur Marchat tendant à l'allocation d'une indemnité pour privation de bénéfice industriel qu'il aurait pu réaliser :

Considérant que le sieur Marchat, cessionnaire du sieur Martin, n'est pas fondé à réclamer l'exercice de droits plus étendus que ceux appartenant à son cédant, et que d'ailleurs il ne justifie pas s'être trouvé dans un des cas où le sieur Martin aurait pu prétendre à la réparation d'un préjudice industriel; que dès lors sa requête doit être rejetée... (Rejet. Dépens à la charge de la compagnie sauf ceux de la requête du sieur Marchat qui sont mis à sa charge.)

(N° 22)

[16 février 1894]

Communes. — Chemins vicinaux. — Plantations. — Pouvoirs du préfet. — Acte de vente nationale. — Interprétation. — (Héritiers Couplet.)

Un préfet n'excède pas ses pouvoirs en refusant aux riverains d'un chemin vicinal de grande communication l'autorisation de replanter des arbres le long d'un chemin vicinal de grande communication — alors même que ce refus serait fondé sur l'interprétation d'un acte de vente nationale qu'il ne lui appartenait pas de donner.

Un préfet n'est pas compétent pour interpréter un acte de vente nationale. — En conséquence, son arrêté interprétatif ne fait pas obstacle à ce que les intéressés fassent valoir devant le conseil de préfecture tous les droits qu'ils prétendent tenir de cet acte de vente.

Vu la requête présentée par le sieur Dominique Couplet, la dame Amélie Josson, et autres, agissant en leur qualité d'héritiers du sieur Guillaume-Adabalde-Joseph Couplet, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — un arrêté du 23 janvier 1893 par lequel le préfet du Nord n'a fait droit qu'en partie à leur demande tendant à obtenir la permission de replanter des arbres sur les deux bords du chemin de grande communication n° 35, le long de la Râche et du Maréchon, dans la commune de Marchiennes; — *Ce faisant, attendu* que le droit des requérants résulte de l'article 43 de l'acte de vente nationale en date du 19 octobre 1791 dont le préfet a fait une inexacte interprétation; que, d'ailleurs, l'arrêté attaqué tendrait à trancher d'une façon indirecte et sous forme d'arrêté de police une question de propriété débattue entre eux et la commune de Marchiennes;

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant au rejet de la requête comme non-recevable par le motif que le contentieux des ventes nationales est attribué par la loi à des tribunaux déterminés dont la juridiction s'étend sur les actes administratifs se rattachant aux litiges qu'ils ont mission de juger; qu'il appartient donc aux requérants, s'ils s'y croient fondés, de former devant la juridiction compétente tel recours que de droit, mais

qu'ils ne sont pas recevables à se pourvoir directement devant le Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir;

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en refusant aux héritiers Couplet l'autorisation de replanter des arbres le long du fossé du Maréchon, sur le chemin de grande communication n° 35, le préfet du Nord a agi dans la limite des pouvoirs qu'il tient de l'article 21 de la loi du 21 mai 1836; que si c'est à tort qu'il a donné pour motif à la décision attaquée l'article 43 de l'acte de vente nationale en date des 5-19 octobre 1791 qu'il n'était pas compétent pour interpréter, son arrêté ne fait pas obstacle à ce que les requérants fassent valoir devant le conseil de préfecture, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, tous les droits qu'ils prétendent tenir de l'acte de vente sus-mentionné; qu'il suit de là que les héritiers Couplet ne sont pas fondés à demander l'annulation, pour excès de pouvoir, de l'arrêté du préfet du Nord, en date du 23 janvier 1893.... (Rejet.)

(N° 23)

[16 février 1894]

Communes. — Voie publique. — Usurpation. — Interprétation sur renvoi de l'autorité judiciaire, du caractère de la voie publique. — Chemin rural. — (Sieur Bonnet.)

Constitue un chemin rural et non une rue, une voie publique qui n'a jamais été classée explicitement dans la voirie urbaine, qui ne réunit pas deux rues et qui est bordée en grande partie de terrains non bâtis ou de quelques constructions affectées à des usages agricoles.

VU LA REQUÊTE présentée par le sieur Bonnet, demeurant à Labastide-de-Lévis... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, statuant sur le renvoi ordonné par le tribunal civil de Gaillac par jugement du 8 mai 1890, dans une instance entre le requérant et la commune de Labastide-de-Lévis, — déclarer que le chemin dit *des Carreyrolles*, sur le sol duquel il aurait commis une prétendue usurpation, ne fait pas partie de la voirie urbaine, mais constitue un chemin d'exploitation ou du moins un chemin rural; annuler par suite un arrêté du préfet du Tarn du 20 juin

1890 et une décision confirmative du ministre de l'intérieur, qui ont reconnu le caractère de rue à la voie de communication dont il s'agit; — *Ce faisant, attendu* que la question renvoyée à l'autorité administrative par le tribunal de Gaillac implique l'interprétation de documents administratifs, et notamment d'un arrêté préfectoral du 16 août 1841 approuvant l'état des chemins ruraux de la commune de Labastide-de-Lévis; que cette interprétation devait être donnée par l'autorité compétente pour prononcer le classement des chemins ruraux, c'est-à-dire, depuis la loi du 20 août 1881, par la commission départementale; qu'il appartient, en tous cas, au Conseil d'État, juge suprême du contentieux administratif, de statuer définitivement sur la question renvoyée par l'autorité judiciaire; au fond, que le chemin litigieux figure sur le tableau des chemins ruraux ci-dessus relatés, et qu'il ne présente, en fait, aucun des caractères distinctifs des voies urbaines; que l'arrêté préfectoral du 20 juin 1890 est, de toute façon, entaché d'excès de pouvoir; par ces motifs, faire droit au conclusions du recours, et condamner la commune aux dépens;

Vu le jugement en date du 8 mai 1890, par lequel le tribunal civil de Gaillac a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait reconnu et proclamé, à la requête de la partie la *plus diligente*, le caractère de la voie publique sur laquelle aurait été commise l'usurpation reprochée au sieur Bonnet:

. . . .

CONSIDÉRANT que, par jugement en date du 8 mai 1890, le tribunal civil de Gaillac, au cours d'un litige engagé entre la commune de Labastide-de-Lévis et le sieur Bonnet au sujet d'une prétendue usurpation qui aurait été commise par ce dernier sur le sol du chemin dit *des Carreyrols*, a sursis à statuer « jusqu'à ce que l'autorité administrative ait reconnu et proclamé à la requête de la partie la plus diligente, le caractère de la voie publique » ci-dessus dénommée;

Considérant que, à la suite de ce jugement, la commune de Labastide-de-Lévis a saisi de sa demande le préfet du Tarn, qui, par arrêté du 20 juin 1890, a déclaré que la voie publique dont il s'agit faisait partie de la voirie urbaine de la commune, au moins depuis la confection du plan cadastral, et que le ministre de l'intérieur, à la date du 26 janvier 1891, a confirmé ledit arrêté;

Considérant que le sieur Bonnet demande au Conseil d'État l'annulation de ces décisions, en se fondant sur ce que la voie

de communication dont il s'agit constituerait non une rue, mais une dépendance de la voirie rurale;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'examen des plans produits, que le chemin dit *des Carreyrols*, qui n'a d'ailleurs été l'objet d'aucun acte le comprenant explicitement dans la voirie urbaine, ne sert pas à mettre des rues en communication, et s'étend sur la presque totalité de son parcours, entre des terrains non bâtis; que spécialement dans la partie qui longe la propriété du sieur Bonnet, et qui a donné lieu au litige, il n'est bordé que d'un petit nombre de constructions, toutes affectées à des usages agricoles; que, dans ces circonstances, et bien qu'il ne soit pas possible d'établir, ainsi que le soutient le recours, que cette voie publique se confonde avec celle qui figure sous le n° 26 au tableau des chemins ruraux de la commune, approuvé par arrêté préfectoral du 16 août 1841, le sieur Bonnet est fondé à soutenir que c'est à tort qu'il a été déclaré que ladite voie publique faisait partie de la voirie urbaine depuis la confection du cadastre;

Art. 1er. Il est est déclaré que la voie publique dite *chemin des Carreyrols* n'a pas le caractère de voie urbaine, et n'a pas été reconnue comme chemin rural en exécution de la loi du 20 août 1881. — Art. 2. L'arrêté ci-dessus visé du préfet du Tarn et la décision du ministre de l'intérieur du 26 janvier 1891 sont annulés. — Art. 3. La commune de la Bastide-de-Lévis est condamnée aux dépens.

(N° 24)

[16 février 1894]

Cours d'eau. — Taxes syndicales. — Travaux d'endiguement. — Part contributive. — Fixation de la part de dépense afférente à chaque zone d'après le degré d'intérêt que présentent pour elle les travaux. — (Héritiers de Florans.)

Les parcelles occupées par les travaux de défense du syndicat ne doivent pas être comprises parmi les terrains imposables.

. . . .

Considérant que la commission instituée par le décret susvisé du 5 mai 1876 devait, aux termes de ce décret, opérer le classe-

ment des terres comprises dans le périmètre du 6e syndicat de la Durance, de telle façon que chaque propriété participe aux dépenses du syndicat en raison de sa valeur, y compris la plus-value qu'elle pourrait recevoir de l'exécution des travaux, et du risque de dépréciation;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant à 40 p. 100 des dépenses totales du syndicat, la part afférente aux terres de la première zone dont les requérants sont propriétaires, la commission a fait une évaluation exagérée de la plus-value que ces propriétés ont reçue jusqu'à ce jour de l'exécution des travaux; que, d'autre part, les requérants sont fondés à soutenir que les parcelles occupées par les travaux du syndicat ne doivent pas être comprises parmi les terrains imposables;

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation de l'intérêt que les travaux présentent pour les terres de la première zone en fixant à 33 p. 100 la part qu'elles doivent supporter dans les dépenses du syndicat et en accordant, par suite, aux requérants une réduction correspondante de la taxe syndicale à laquelle ils ont été imposés en 1889... (Arrêté du conseil de préfecture annulé. Décision de la commission spéciale annulée. Part contributive des terres de la première zone fixée à 33 p. 100. Réduction correspondante de la taxe accordée aux requérants. Surplus des conclusions de la requête rejeté.)

(N° 25)

[16 février 1894]

Cours d'eaux non navigables. — Travaux défensifs; Inexécution; Compétence; Dommages-intérêts. — Délai de réclamation. — (Sieurs Hostein contre syndicat des Mattes du Bas-Médoc.)

Compétence. — Un conseil de préfecture n'est pas compétent pour ordonner à un syndicat d'exécuter certains travaux au profit d'un membre de l'association.

Demande en dommages-intérêts pour inexécution par le syndicat des travaux qu'il était tenu d'effectuer. Rejet : si cette inexécution autorisait les requérants à demander dans les délais légaux décharge de leurs taxes syndicales, ils ne justifient d'aucun fait de nature à leur ouvrir une action en dommages-intérêts contre le syndicat.

Taxes. — Délai. — Demande en décharge de taxes syndicales présentée plus de trois mois après la publication du rôle : non-recevabilité.

. . . .

CONSIDÉRANT que la réclamation présentée par les sieurs Hostein devant le conseil de préfecture tendait, en premier lieu, à faire condamner le syndicat de défense des côtes du Bas-Médoc à exécuter une digue au droit de leur propriété;

Considérant que, si le conseil de préfecture est compétent, aux termes des lois des 20 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 21 juin 1865, pour statuer sur les demandes en décharge des taxes syndicales ou en réparation des dommages qui pourraient être causés par les travaux du syndicat, il ne lui appartient pas d'ordonner l'exécution desdits travaux; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur le premier chef de la réclamation des requérants;

Considérant que les sieurs Hostein ont demandé, d'autre part, devant le conseil de préfecture le remboursement des taxes syndicales payées par eux ou par leurs auteurs depuis 1875;

Considérant que cette réclamation a été présentée plus de trois mois après la publication des rôles; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a déclarée non-recevable;

Considérant que les requérants soutiennent, à la vérité, devant le Conseil d'État que cette réclamation constituait, non une demande en décharge de taxes, mais une demande en dommages-intérêts pour inexécution par le syndicat des travaux qu'il était tenu d'effectuer, et qu'ils concluent à l'allocation d'une indemnité dont le montant devrait être fixé après expertise;

Considérant que, si l'inexécution des travaux d'endiguement au droit de la propriété des requérants pouvait les autoriser à demander dans les délais légaux décharge des taxes auxquels ils auraient été indûment imposés, ils ne justifient d'aucun fait de nature à leur ouvrir une action en dommages-intérêts contre le syndicat; que, dès lors, en admettant que la demande d'indemnité ait été effectivement soumise au conseil de préfecture et qu'ainsi les requérants soient recevables à la présenter devant le Conseil d'État, cette demande n'est pas fondée... (Rejet avec dépens.)

(N° 26)

[16 février 1894]

Dettes de l'État. — Sauvetage d'un bateau-feu par un bâtiment de pêche. — Indemnité réclamée. — Compétence. — (Sieurs Thueux et Pichon-Flour.)

Un conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une demande d'indemnité formée contre l'État par l'armateur et le patron d'un bâtiment de pêche pour avoir remorqué un bateau-feu en péril. — Cette demande ne se rattache pas à l'exécution d'un marché de travaux publics; c'est au ministre qu'il appartient de statuer (*).

Indemnité allouée à l'armateur et au patron précités, dont le bâtiment a éprouvé dans la remorque des avaries importantes.

Vu la requête pour le sieur Thueux, patron du bateau de pêche *Thérèse-Louise*, et le sieur Pichon-Flour, armateur dudit bateau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 14 octobre 1890, par lequel le conseil de préfecture du Nord s'est déclaré incompétent pour statuer sur leur demande tendant à faire condamner l'État à leur payer une indemnité pour avoir prêté aide et assistance au bateau-feu *Dick* qui se trouvait en détresse dans la mer du Nord; — *Ce faisant, attendu* que le bateau-feu dont s'agit fait partie du système de balisage et d'éclairage de la mer du Nord; qu'il constitue une dépendance du domaine public maritime; qu'en le remorquant, le sieur Thueux a effectué un travail intéressant le domaine public; que les difficultés relatives à ce travail rentraient dans la compétence du conseil de préfecture : dire que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, et, évoquant l'affaire au fond, leur allouer une indemnité de 20.000 francs avec intérêts et intérêts des intérêts; condamner l'État aux dépens de première instance et d'appel;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant

(*) Rap., Laferrière, t. II, p. 119; — 26 juin 1880, Conflit Valette, *Ann.* 1891, p. 1274; — 26 janvier 1894, Lebreton, *suprà*, p. 15.

à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête ci-dessus visée, attendu que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent; qu'en effet aucun texte ne lui donne compétence pour statuer sur une demande de cette nature et que dans l'espèce il n'y a pas eu de marché de travaux publics; que, d'autre part, les faits dont s'agit s'étant passés dans une partie de la mer qui est entièrement en dehors des eaux françaises, la règle de compétence territoriale s'opposait à ce que le conseil de préfecture du département du Nord put connaître du litige;

. . . .

CONSIDÉRANT que le pourvoi des sieurs Thueux et Pichon-Flour tend à l'annulation d'un arrêté par lequel le conseil de préfecture du Nord s'est déclaré incompétent pour statuer sur leur demande en indemnité de 20.000 francs et subsidiairement à la réformation de la décision du ministre des travaux publics qui ne leur aurait accordé qu'une indemnité insuffisante : (900 francs);

Considérant que cette demande n'avait pour objet aucune difficulté se rattachant à l'exécution d'un marché de travaux publics et dont il pouvait appartenir au conseil de préfecture de connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, dès lors, c'est avec raison que par l'arrêté attaqué, il s'est déclaré incompétent;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le bateau de pêche des requérants a éprouvé dans la remorque du feu-flottant *Dick* des avaries d'une certaine importance, et dont il y a lieu de tenir compte pour la fixation de l'indemnité réclamée; qu'il en sera fait, dans les circonstances de l'affaire, une juste appréciation en l'élevant à la somme de 2.000 francs;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les requérants n'ayant demandé pour la première fois les intérêts que dans leur requête enregistrée le 10 décembre 1890 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, il ne leur est dû d'intérêts qu'à partir de cette date, et qu'ils ne sont pas fondés à demander les intérêts des intérêts par application de l'article 1154 du Code civil, leur demande à cet égard ayant été formée dès le 4 août 1891... (État condamné à payer aux sieurs Thueux et Pichon-Flour une indemnité de 2.000 francs, avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 10 décembre 1890. État condamné aux dépens.)

AFFAIRE SEMBLABLE. — 16 février, *sieur Renoult.*

(N° 27)

[16 février 1894]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Quiennec.)

Art. 41. — *Réclamations — contenues dans des notes antérieures à l'acceptation du décompte et auxquelles l'entrepreneur s'est référé en signant une acceptation sous réserve : recevabilité (II) — non contenues dans ces notes et représentées près de vingt jours après la signature du décompte : non-recevabilité (III).*

Non-recevabilité — après le délai de vingt jours de l'acceptation du décompte — de réclamations distinctes et nouvelles fondées sur des circonstances signalées en temps utile, mais seulement comme élément d'un dommage déterminé (IV).

Déblais. — Article 98 *du devis. Difficultés imprévues. Dureté exceptionnelle du rocher. Pas d'indemnité, par application du cahier des charges portant que les prix des terrassements sont fixés à forfait et ne pourront être modifiés sous aucun prétexte (VI).*

Procédure. Conseil de préfecture. — Composition. Conseiller général. — Un arrêté du conseil de préfecture ayant régulièrement appelé un conseiller général, au début d'une instance, à compléter le conseil, il n'est pas nécessaire que l'arrêté rendu ultérieurement sur l'instance indique le motif de l'adjonction de ce conseiller général (I) (*).

Retard dans la livraison des terrains. Refus d'indemnité; aucune négligence n'est imputable à l'administration; le cahier des charges stipule que l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité de ce chef et celui-ci ne justifie d'ailleurs pas d'un préjudice (V).

. . . .

I. SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'arrêté attaqué aurait été rendu par un conseil de préfecture irrégulièrement composé :*

(*) Rap. 23 mars 1881, Tessier, *Ann.* 1882, p. 832.

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'à la date du 30 juillet 1888, lorsque la réclamation du sieur Queinnec est venue pour la première fois devant le conseil de préfecture, ce conseil a été régulièrement complété, à raison de l'empêchement d'un de ses membres, par l'adjonction d'un conseiller général; que la mission de ce conseiller général ne pouvait prendre fin tant qu'un arrêté n'avait pas été rendu sur l'instance;

II. *En ce qui touche les retards résultant de l'erreur commise dans la direction de la galerie d'essai et de la stagnation des eaux à la tête aval du souterrain :*

Considérant que pour refuser de faire porter l'expertise sur divers points, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, en ce qui les concerne, le sieur Queinnec n'avait pas déduit par écrit, dans les vingt jours de la présentation du décompte, les motifs à l'appui de sa demande d'indemnité, contrairement aux dispositions de l'article 41 du cahier des charges et conditions générales;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le décompte définitif général de l'entreprise du sieur Queinnec, présenté le 29 juillet 1884, à la signature de l'entrepreneur, n'a été accepté par lui que sous réserve des réclamations contenues dans une note en date du 29 juillet 1894; que, dans cette note, le sieur Queinnec réclamait une indemnité à raison des retards qu'il avait subis du fait de l'administration dans l'exécution du souterrain de Puyrichard et qui avaient fait de sa part l'objet de nombreuses réserves dans des lettres auxquelles il se référait; qu'en effet, il résulte de ces lettres, et notamment de celles, en date du 29 août 1881 que le sieur Queinnec a signalé à l'administration le retard qui était résulté pour lui de l'erreur commise dans la direction de la galerie d'essai et de la stagnation des eaux à la tête aval du souterrain; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de faire porter sur ces points l'examen des experts;

III. *En ce qui touche le retard résultant du retrait des ouvriers :*

Considérant que la lettre du 23 janvier 1883, à laquelle le sieur Queinnec s'est référé dans sa note du 29 juillet 1884, se borne à constater des retards causés par le mauvais temps et ne contient l'allégation d'aucun fait imputable à l'administration; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande d'expertise sur ce point;

IV. *En ce qui touche les conclusions tendant à l'allocation d'indemnités à raison de l'épidémie d'influenza qui a sévi sur les*

chantiers pendant l'hiver de 1882 *et de la dureté imprévue du rocher rencontré dans les déblais du souterrain :*

Considérant que, dans les observations présentées le 29 juillet 1884, l'entrepreneur n'a demandé aucune indemnité à raison du préjudice que lui auraient fait éprouver l'épidémie et la dureté imprévue du rocher; que si, dans les lettres auxquelles il s'est référé pour le chef précédent, ces circonstances ont été signalées comme éléments constitutifs du retard, le requérant n'était pas recevable, en dehors des délais fixés par l'article 41 du cahier des charges et conditions générales, à en faire des chefs distincts de réclamations;

V. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour retard dans la livraison des terrains :*

Considérant que le requérant se fonde sur ce que, par suite de la lenteur apportée par l'administration à poursuivre les expropriations nécessaires, une portion notable de terrains ne lui aurait été livrée qu'avec un retard de neuf mois et sur ce qu'il aurait été en conséquence obligé d'imprimer aux travaux une activité exceptionnelle;

Mais considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 124 du cahier des charges, l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité pour le retard que les difficultés relatives à l'acquisition des terrains pourraient apporter dans l'exécution du travail; que, si cette disposition ne peut avoir pour effet d'affranchir l'administration de toute responsabilité à raison des retards résultant de sa faute, l'entrepreneur ne justifie d'aucune négligence imputable au fait de l'administration;

Considérant, d'autre part, que le requérant n'établit pas avoir souffert de ce chef aucun préjudice; qu'en effet, le cube des déblais à effectuer sur les parcelles livrées tardivement a été réduite de plus de moitié; et que les travaux ont été achevés sur ce point dans les délais prévus au cahier des charges sans que le requérant ait eu à déployer une activité exceptionnelle; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'ordonner l'expertise sur cette réclamation;

VI. *Sur le recours incident du ministre :*

Considérant que l'article 98 du cahier des charges de l'entreprise du sieur Queinnec dispose que les prix des terrassements sont fixés à forfait et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées parce que, après l'adjudication, les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte;

Considérant qu'en présence de cette disposition expresse du cahier des charges, le sieur Queinnec n'était pas recevable à réclamer une indemnité à raison des retards qu'il aurait subis par suite de la dureté exceptionnelle du rocher à extraire; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a retenu cette dureté exceptionnelle du rocher au nombre des causes de retard signalées par les requérants et a fait porter sur ce point la mission donnée aux experts... (Arrêté réformé en tant qu'il a rejeté immédiatement les paragraphes 7, 8 et 9 du chef n° 1 de la réclamation du sieur Queinnec, et en tant qu'il a donné mission aux experts de rechercher si les retards allégués par l'entrepreneur avaient été en partie occasionnés par la dureté exceptionnelle du rocher à extraire. Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur la réclamation du sieur Queinnec après qu'il aura été procédé à une expertise à l'effet de vérifier l'existence et l'étendue du préjudice que le sieur Queinnec peut avoir subi par suite de l'erreur commise dans la direction de la galerie d'essai et de la stagnation des eaux à la tête aval du souterrain et de déterminer, s'il y a lieu, l'indemnité qui peut lui être due de ce chef. Les deux tiers des dépens du sieur Queinnec à la charge de l'État.)

(N° 28)

[16 février 1894]

Travaux publics communaux. — Lycée d'Agen. — Décompte. — (Ville d'Agen contre sieurs Chaumeil et Verdié.)

Cautionnement. — Entreprise résiliée au profil des entrepreneurs : restitution du cautionnement ordonnée.

Écroulement d'un mur construit contrairement aux prescriptions de l'architecte : reconstruction mise à la charge des entrepreneurs (VIII).

Encombrement des chantiers du fait de la ville : indemnité due aux entrepreneurs, à compter du jour fixé par le cahier des charges pour la livraison définitive des terrains.

Perte de bénéfices. — Le cahier des charges portant que les entrepreneurs renoncent à toute indemnité pour perte de bénéfices au cas où l'administration ordonnerait la cessation abso-

lue des travaux ou leur ajournement, cette disposition ne s'applique pas dans le cas où l'entreprise a été achevée par la ville après mise en régie irrégulière.

Perte de temps et d'industrie. Indemnité due à partir du jour où les travaux auraient pu être terminés.

Résiliation du marché. Régie. — Entrepreneurs arrêtés dans leurs travaux par l'impossibilité où s'est trouvée la ville, à raison des dispositions défectueuses prises par l'architecte, de leur délivrer les terrains à remblayer : résiliation du marché à leur profit; frais de la régie mis à la charge de la ville.

Retards — dans la livraison des chantiers : indemnité allouée aux entrepreneurs ; — dans le payement d'une somme due aux entrepreneurs et retenue par la ville pour se garantir des conséquences d'une régie indûment prononcée : intérêts alloués à compter de la demande en justice.

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE *la résiliation du marché et la régie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis unanime des experts, que les sieurs Chaumeil et Verdié étaient en mesure de mener à fin leur entreprise dans les délais qui leur étaient impartis ; mais, qu'après avoir subi de nombreux retards, ils ont été arrêtés dans leurs travaux par l'encombrement des terrains qu'ils avaient à remblayer et l'impossibilité où s'est trouvée la ville de les leur délivrer par suite des dispositions défectueuses prises par l'architecte pour l'exécution simultanée des travaux de maçonnerie confiés à un autre entrepreneur; — que le chômage ainsi imposé à leurs chantiers par les fautes de la ville et de ses agents les a mis dans la nécessité de renoncer à leur entreprise et que, par suite, c'est avec raison que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture a prononcé la résiliation du marché à leur profit à partir du 12 février 1889, époque où, les maçonneries en fondation étant terminées, les terrains auraient dû leur être délivrés et qu'il a décidé, comme conséquence, que les frais de la régie seraient à la charge de la ville.

II. *En ce qui concerne l'indemnité allouée par le conseil de préfecture pour le retard dans la livraison des terrains :*

Considérant qu'en refusant de mettre les sieurs Chaumeil et Verdié en possession de tout leur chantier à l'époque prévue par le cahier des charges, la ville leur a imposé des chômages dont le conseil de préfecture a jugé à bon droit qu'elle leur devait

réparation et qu'il n'est pas établi que la somme de 6.304f,57 allouée de ce chef soit exagérée;

III. *En ce qui concerne l'indemnité allouée à raison de l'encombrement des chantiers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le dépôt des matériaux et le maintien d'un chemin de service sur le chantier, ont imposé aux entrepreneurs du terrassement de nombreux ripages de voies et autres frais de main-d'œuvre qu'ils n'étaient pas tenus de subir à partir du jour fixé par l'article 3 du cahier des charges pour la livraison définitive des terrains; — mais qu'ils n'ont droit à aucune indemnité, de ce chef, pour les travaux exécutés avant cette époque et qu'il y a lieu, par suite, de rejeter les conclusions du recours incident tendant à l'allocation d'une indemnité à raison des sujétions supportées avant l'achèvement des maçonneries en fondation;

IV. *En ce qui concerne les intérêts d'une somme de* 3.824f,33 *dont le payement a été retardé :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la somme de 3.824f,33 qui était mandatée au profit des sieurs Chaumeil et Verdié a été retenue par la ville dans le but de se garantir des conséquences de la régie;

Mais considérant qu'il résulte de ce qui précède que la régie a été prononcée sans droit; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux entrepreneurs à partir du 7 septembre 1889, jour où ils en ont fait la demande, les intérêts du mandat indûment retenu;

V. *En ce qui concerne les conséquences de la régie :*

1° *Sur l'indemnité allouée par le conseil de préfecture pour perte de bénéfices :*

Considérant que si, aux termes de l'article 25 du cahier des charges, les entrepreneurs avaient renoncé à toute indemnité pour perte de bénéfices, dans le cas où l'administration ordonnerait la cessation absolue des travaux ou leur ajournement, cette disposition ne saurait être invoquée par la ville dans le cas qui s'est réalisé, où l'entreprise a été achevée après avoir été irrégulièrement mise en régie;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au moment où la régie a été prononcée, les sieurs Chaumeil et Verdié avaient exécuté la partie la plus onéreuse de leur entreprise et qu'ils auraient pu réaliser sur les travaux restant à faire un bénéfice que les experts ont été unanimes à évaluer à la somme de 3.929f,57 qui a été allouée par le conseil de préfecture; qu'il y a lieu, dans

ces conditions, de rejeter sur ce point les conclusions de la ville;

2° *Sur l'indemnité pour dépréciation et frais d'établissement du matériel :*

Considérant que la ville, sans contester le principe de cette indemnité, se borne à en discuter le montant;

Mais considérant, d'une part, que le conseil de préfecture a décidé qu'il y aurait lieu de procéder à une expertise pour évaluer l'usure du matériel pendant le temps où il a été employé par la ville et, d'autre part, que la ville ne justifie pas que la somme mise à sa charge pour les frais d'installation afférents aux travaux exécutés en régie soit exagérée; — qu'il y a lieu, par suite, de rejeter ses conclusions sur ce chef;

3° *Sur l'indemnité pour perte de temps et d'industrie :*

Considérant que, si les sieurs Chaumeil et Verdié sont fondés à demander une indemnité pour perte de temps et d'industrie à partir du jour où ils auraient pu terminer leur entreprise jusqu'à la remise de leur matériel détenu par la ville pour l'exécution des travaux en régie, ils ne justifient pas que la somme de 2.400 francs allouée, de ce chef, par le conseil de préfecture, soit insuffisante;

VI. *En ce qui concerne le montant du solde :*

Considérant que la ville ne justifie pas que le cube des remblais exécutés soit inférieur au chiffre de 36.868^{m},55 fixé par le conseil de préfecture d'après l'avis unanime des experts; qu'ainsi le décompte de ces travaux a été, à bon droit, arrêté à la somme de 42.527^{f},87 sur laquelle les entrepreneurs n'ayant reçu que 34.450^{f},47, il leur restait dû 8.077^{f},40 que l'arrêté attaqué a condamné avec raison la ville à leur payer;

VII. *En ce qui touche la restitution du cautionnement :*

Considérant que, l'entreprise étant résiliée au profit des entrepreneurs, ceux-ci avaient droit à la restitution de leur cautionnement: que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture en a ordonné le remboursement;

VIII. *Sur le recours incident des sieurs Chaumeil et Verdié tendant à être exonérés de la responsabilité mise à leur charge pour la démolition d'une murette :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ne se sont pas conformés aux ordres de l'architecte pour l'exécution des remblais à l'approche des maçonneries déjà exécutées; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a condamnés à supporter les frais de reconstruction d'un mur renversé par la poussée des terres;

IX. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :*

Considérant que les sieurs Chaumeil et Verdié ont demandé la capitalisation des intérêts par leurs mémoires enregistrés les 17 septembre 1891 et 10 novembre 1892; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de faire droit à leurs conclusions... (Rejet... Intérêts capitalisés aux dates du 17 septembre 1891 et du 10 novembre 1892. Dépens à la charge de la ville d'Agen.)

(N° 29)

[16 février 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Branchement reliant un immeuble à un égout. — Suppression. — Chose jugée. — Ultra petita. — (Ville de Rennes contre dame Lessard.)

Un arrêt de 1725 *ayant obligé une ville et des propriétaires à construire un réseau d'égouts à frais communs, la ville ne peut pas modifier l'état des lieux, dans son intérêt, sans être tenue de réparer le préjudice causé aux propriétaires.*

Ultra petita. — Un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison de diverses causes de dommages connexes et ne retenant que l'une d'elles, peut accorder une indemnité supérieure à celle qui est réclamée sur ce chef, mais inférieure au montant total de la demande.

Vu la requête pour la ville de Rennes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 2 avril précédent, par lequel le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine l'a condamnée à payer à la dame Lessard une indemnité de 1.600 fr. avec intérêts, à raison de dommages causés par la suppression d'un branchement reliant à l'égout les caves de la maison Lessard; — *Ce faisant, attendu* qu'en construisant son réseau d'égouts, la ville n'avait fait qu'user de son droit de propriétaire sur le sol des voies publiques, et que la faculté précédemment accordée à la dame Lessard de conduire, par un branchement particulier, les eaux de sa maison à l'égout construit sous le sol de la rue, ne constituait pour elle qu'une jouissance essentiellement précaire et révocable; que le conseil de préfecture l'avait d'ailleurs

précédemment reconnu par son arrêté du 30 juillet 1889, lequel n'avait pas été attaqué par les parties et avait acquis l'autorité de chose jugée; qu'ainsi la ville ne pouvait être déclarée responsable des dommages qui avaient pu résulter pour l'immeuble Lessard de la suppression du branchement dont s'agit; qu'en fait aucune faute ne pouvait lui être imputée, les nouvelles cotes de nivellement ayant été arrêtées avant l'exécution des travaux, et ayant permis à la dame Lessard d'y prendre tous les renseignements nécessaires pour l'installation d'un nouveau branchement; que c'est seulement le retard de deux ans apporté par cette dame à la réfection de l'ouvrage dont s'agit, qui a été la cause des infiltrations et des inondations qui se sont produites dans les caves de son immeuble; enfin, et subsidiairement, que le conseil de préfecture avait statué *ultra petita* en allouant une somme de 1.600 francs pour un chef d'indemnité à raison duquel il n'était demandé que 1.208f,89; — allouer les conclusions de première instance tendant à faire rejeter toute demande d'indemnité ou subsidiairement en réduire le chiffre à 1.208f,89;

Considérant qu'en ordonnant l'exécution de travaux par la ville et les propriétaires, à frais communs, l'arrêt du 29 avril 1725 a créé un état de lieux auquel la ville n'a pu, dans son seul intérêt, apporter de changement sans être tenue à la réparation des dommages en résultant pour les propriétaires ou pour leurs successeurs; que l'arrêté du 30 juillet 1889, à supposer qu'il ait acquis l'autorité de la chose jugée, n'a point, ainsi que la ville le prétend à tort, décidé le contraire, en écartant par ses motifs l'existence d'une servitude en faveur de l'immeuble Lessard, et la chose jugée ne résultant d'ailleurs que du dispositif; qu'ainsi, dans les circonstances de l'affaire, elle n'est pas fondée à contester le principe de la demande d'indemnité formée contre elle par la dame Lessard;

Mais considérant que cette dernière ne s'est pourvue ni contre l'arrêté attaqué, ni contre celui qui avait ordonné l'expertise en limitant la mission des experts; qu'en outre, elle fait défaut dans l'instance actuelle; que, dès lors, il n'y a lieu de rechercher si l'arrêté attaqué lui a tenu compte de tous les éléments devant entrer dans le calcul de l'indemnité par elle réclamée; que, dans ces conditions, la ville n'est pas fondée à prétendre qu'en allouant à la dame Lessard une somme de beaucoup inférieure au montant de ses réclamations, le conseil de préfecture a statué au delà de la demande... (Rejet.)

(N° 30)

[17 février 1894]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Loire et affluents. — Pâturage sur les dépendances du canal latéral. — Oies. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre dame Cosson.)

Les dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783 sont applicables au canal latéral à la Loire. — C'est une dépendance de la Loire.

En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention résultant du pâturage des oies sur ledit canal, et peut prononcer la condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal.

Les oies doivent être comprises dans les bestiaux dont le pâturage est interdit, — à peine d'amende, par l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783, — sur les dépendances des fleuves et rivières navigables.

(Voyez arrêt du 17 novembre 1893, *Ann.* 1894, p. 655, dont la présente décision n'est que la reproduction.)

(N° 31)

[23 février 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. — Responsabilité. — Ville de Paris. — Compagnie concessionnaire. — (Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre Société d'assurances mutuelles immobilières.)

Explosions de gaz résultant d'une fuite dans la canalisation d'eau établie par la ville de Paris : responsabilité de cette dernière, à l'exclusion de la compagnie concessionnaire du gaz.

Rejet d'une objection tirée de ce que, d'après le cahier des charges, la conduite de gaz qui a été rompue n'aurait pas dû

exister : les agents de la ville n'en avaient pas ordonné le déplacement.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte des expertises auxquelles il a été procédé que, par suite d'une fuite dans la canalisation d'eau de l'Ourcq, établie par la ville de Paris, une excavation considérable s'était produite sous le sol de la voie publique au carrefour des rues François-Miron et du Pont-Louis-Philippe ; que, le 12 juillet 1882, un bloc de terre se détachant de la voûte de l'excavation a brisé la conduite principale de gaz et les deux branchements placés sous le sol du carrefour, à 70 centimètres au-dessous et à une distance horizontale de 2m,10 de la canalisation d'eau et que, peu d'heures après, une série d'explosions d'une gravité exceptionnelle se sont produites ; qu'il suit de là que le sinistre doit être attribué au mauvais état de la voie publique résultant d'une perte d'eau dans la canalisation de la ville ;

Considérant qu'il résulte des constatations des experts que cette canalisation était de construction ancienne ; qu'elle était formée de tuyaux de longueur irrégulière et se trouvait dans un état de dénivellation prononcé ; qu'elle était ainsi exposée à des causes d'accident d'autant plus nombreuses, que l'épaisseur du sol qui la couvrait avait été réduite par des travaux de voirie ; *qu'en outre*, de 1876 à 1879, la ville a fait revêtir la chaussée d'asphalte aux abords de la mairie du quatrième arrondissement ; que ce travail a eu pour effet d'empêcher l'eau d'apparaître à la surface de la chaussée, ce qui explique comment l'existence de la fuite a pu rester ignorée ; que cependant le danger d'un semblable état de lieux avait été signalé d'une manière générale par les ingénieurs du service des Eaux, dont les instructions recommandent de reporter en égout les conduites de plus de 0m,20 de diamètre ; qu'ainsi la ville doit être déclarée responsable des conséquences des fuites d'eau ;

Considérant que la ville soutient, il est vrai, qu'une partie au moins de la responsabilité doit incomber à la Compagnie, qui aurait dû, par application de l'article 12, paragraphe 5, du traité du 15 janvier 1870, enlever la conduite de gaz placée sous la partie de la voie publique recouverte d'asphalte et ne laisser subsister que des branchements sous trottoirs ;

Mais, considérant d'une part, qu'il résulte des constatations des experts que les conduites de gaz ne présentaient aucun vice de construction et étaient en bon état d'entretien ;

Considérant d'autre part, que l'intérêt de la viabilité et non celui de la sécurité est le motif unique de cette disposition de l'article 12 ; que les parties contractantes l'ont elles-mêmes ainsi interprétée ; qu'en effet, au moment où la chaussée a été asphaltée, les agents de la ville ont examiné la situation des lieux, prescrit à la Compagnie les mesures qu'ils jugeaient nécessaires et qu'ils n'ont pas ordonné le déplacement des tuyaux de gaz traversant le carrefour ; qu'il résulte de ce qui précède que la compagnie du Gaz n'a encouru aucune responsabilité... (Requête de la ville rejetée. La ville supportera seule les condamnations, en principal et frais, prononcées, par l'arrêté attaqué, solidairement contre elle et la compagnie du Gaz, au profit de la société mutuelle immobilière. En conséquence, elle remboursera à la compagnie du Gaz les sommes que celle-ci justifiera avoir payées en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts à partir du jour de l'indû payement. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés par la ville.)

(N° 32)

[2 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. — Responsabilité. — Ville de Paris. — Concessionnaires. — Indemnités. (Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre sieur Chaland et autres.)

Un arrêt antérieur du Conseil d'État ayant décidé que la ville était seule responsable, à l'exclusion de la compagnie concessionnaire, d'une explosion de gaz, résultant d'une fuite dans la canalisation d'eau, il y a lieu, par voie de conséquence, de décharger la compagnie concessionnaire des condamnations prononcées solidairement contre elle et la ville par le conseil de préfecture au profit des intéressés (1re à 7e esp.).

Étendue de la condamnation : Dommages aux personnes et aux propriétés : allocation — d'un capital aux propriétaires d'une maison détruite partiellement par l'explosion (1re esp.) ; — d'un capital à la veuve et à la fille majeure d'un cafetier tué par l'explosion et dont l'établissement avait été détruit

(2e esp.); — *d'un capital pour la perte du fonds de commerce et d'une rente, payable jusqu'à leur majorité, à chacun des enfants mineurs dont les père et mère ont été tués par l'explosion et dont le fonds de commerce a été détruit en totalité* (3e *esp.*); — *d'une rente annuelle et viagère à la veuve dont le mari est décédé des suites des blessures résultant de l'explosion, rente reversible à son décès par moitié sur chacun de ses enfants mineurs jusqu'à l'âge de* 30 *ans* (5e *esp.*); — *d'une somme en capital et d'une rente annuelle et viagère à la mère (devenue veuve depuis l'accident) d'un fils tué par l'explosion; et aux ayants droit du père de la même somme en capital et des arrérages échus à son décès, d'une pension de même valeur* (6e *esp.*).

Intérêts. — Allocation à partir du jour de la demande (1re à 6e *esp.*). — *Remboursement à la compagnie concessionnaire avec intérêts, à partir du jour du payement, des sommes qu'elle justifiera avoir payées en exécution de l'arrêté réformé* (1re à 6e *esp.*).

Désistement. Article 1166 *du Code civil. Intervention du créancier. — Lorsque le créancier d'un ayant droit à l'indemnité, a justifié de sa qualité, il y a lieu, nonobstant le désistement de ce dernier, de refuser de donner acte du désistement, et d'admettre l'intervention* (4e *esp*).

Frais exposés devant l'autorité judiciaire à la charge de l'adversaire; non-lieu pour le Conseil d'État de statuer sur ces frais (2e *esp.*.)

(Suite de l'arrêt du 23 février 1894, voir *suprà*, p. 58.)

1re ESPÈCE. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre époux Chaland.*)

I. EN CE QUI TOUCHE *la responsabilité de l'accident :*

Considérant que par décision du Conseil d'État, en date du 23 février 1894 (p. 58), la ville de Paris a été déclarée seule responsable des conséquences des explosions de gaz qui se sont produites le 12 juillet 1882, au carrefour des rues François-Miron et du Pont-Louis-Philippe; que, dès lors, la compagnie requérante est fondée à demander que les condamnations prononcées solidairement contre elle et la ville de Paris au profit des sieur et dame Chaland soient mises en totalité à la charge de la ville;

II. *En ce qui touche le chiffre de l'indemnité :*

Considérant que la ville n'établit pas qu'en allouant aux époux

Chaland une indemnité de 6.802f,80 à raison des dommages de toute nature qui ont été la conséquence de l'explosion de gaz survenue dans la maison qu'ils occupaient, l'arrêté attaqué ait fait une inexacte appréciation du préjudice éprouvé par eux ;

III. *En ce qui touche les intérêts des intérêts :*

Considérant que la compagnie du Gaz a droit aux intérêts des sommes qu'elle a payées en exécution de l'arrêté attaqué à partir du jour du payement ; qu'elle a demandé les intérêts des intérêts le 10 juin 1892 ; et que, dès lors, il y a lieu de les lui allouer à partir de cette date pour toutes les sommes qu'elle justifiera avoir payées un an au moins auparavant... (La requête de la ville de Paris est rejetée. La ville supportera seule les condamnations en principal et frais prononcés par l'arrêté attaqué solidairement contre elle et la compagnie du Gaz ; en conséquence, elle remboursera à la compagnie les sommes que celle-ci justifiera avoir payées en exécution de l'arrêté attaqué avec intérêts à partir du jour du payement. Les intérêts desdites sommes que la compagnie justifiera avoir payées un an au moins avant le 18 juin 1892 seront capitalisés à cette date pour produire eux-mêmes intérêts. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent. Les dépens supportés par la ville.)

Affaires semblables, *avec suppression du 2e considérant.* — (*Compagnie du Gaz contre ville de Paris et sieurs Ehret, Delalande, Garcin, Henry, Faivre, Fabre de Navacelle, Recoux, Massiot, dame Lanfert et Labourot.*)

2e espèce. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre sieur Duchêne.*)

I. En ce qui concerne *la responsabilité de l'accident :* — ..... (comme à la 1re espèce) ;

II. *En ce qui concerne le chiffre de l'indemnité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'explosion de gaz qui a eu lieu le 12 juillet 1882, dans l'immeuble situé au n° 23 de la rue du Pont-Louis-Philippe, a déterminé la mort du sieur Duchêne et détruit entièrement le café qu'il exploitait ;

Considérant qu'il n'est établi ni par les requêtes ni par le recours incident, qu'en fixant à 60.000 francs l'indemnité allouée à la dame Duchêne à raison de la mort de son mari, et à 3.609f,10 l'indemnité représentant la ruine du fonds de commerce, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de ces éléments de préjudice ; mais que l'indemnité de 30.000 francs

allouée à la demoiselle Duchêne est insuffisante et qu'il y a lieu de la porter à 50.000 francs ;

III. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts de l'indemnité :*

Considérant que c'est avec raison que par application de l'article 1153 du Code civil le conseil de préfecture a alloué les intérêts des sommes dues aux dame et demoiselle Duchêne à partir du 26 avril 1888, jour de la demande ;

Considérant que la dame Duchêne ès-qualités a demandé les intérêts des intérêts les 18 février 1891 et 21 février 1894, qu'à ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; que, dès lors, les intérêts doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir desdits jours ;

IV. *Sur les conclusions de la compagnie du Gaz tendant au remboursement d'une somme de* 214f,40 :

Considérant que la compagnie ne justifie pas que cette somme payée à l'avoué qui a occupé pour elle dans l'instance qu'elle a soutenue contre la dame Duchêne devant les tribunaux judiciaires ne rentre pas dans les frais de cette instance, mais au contraire dans les frais faits et les dépens exposés devant la juridiction administrative ; que, dès lors, il n'appartient pas au Conseil d'État d'ordonner le remboursement de cette somme... (Requête de la ville rejetée. Indemnité portée à 50.000 francs. La ville supportera seule les condamnations en principal, intérêts et frais prononcés par l'arrêté attaqué, et l'augmentation d'indemnité allouée. En conséquence, la ville remboursera à la compagnie les sommes payées par elle avec intérêts à partir du jour du payement. Intérêts des sommes dues aux dame et demoiselle Duchêne capitalisés aux 18 février 1891 et 21 février 1894. Dépens à la charge de la ville.)

3e ESPÈCE. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre mineurs Gardet.*)

I. EN CE QUI CONCERNE *la responsabilité de l'accident :* — ..... (comme à la 1re espèce) ;

II. *En ce qui concerne l'indemnité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'explosion de gaz qui a eu lieu dans l'immeuble situé au n° 23 de la rue du Pont-Louis-Philippe, a déterminé la mort des époux Gardet, détruit de nombreux objets mobiliers existant dans la boutique d'horlogerie et de bijouterie qu'ils exploitaient et entraîné la perte totale de leur fonds de commerce ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'allocation de la somme de 14.205 francs faite par le conseil de préfecture à raison des dégâts matériels et de la perte du fonds de commerce constitue une juste réparation de ces dommages ; — mais qu'il n'en est pas de même de l'indemnité accordée aux mineurs Gardet à raison du préjudice que leur a causé la mort de leurs parents ; — que, si, en effet, le capital à payer à chacun d'eux à sa majorité, qui constitue un des éléments de cette indemnité, a été fixé avec raison par l'arrêté attaqué à 10.000 francs, la rente de 500 francs attribuée à chacun des mineurs jusqu'à sa majorité est insuffisante et qu'il y a lieu de porter à 750 francs cette rente, qui ne sera pas productive d'intérêts, le chiffre en étant calculé de façon à tenir compte du retard apporté au payement des arrérages ;

III. *En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts de l'indemnité de* 14.205 *francs afférente aux dégâts matériels et à la perte du fonds de commerce : : —* ..... (comme à la 2e espèce) ;

IV. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts demandés par la compagnie du Gaz : —* ..... (comme à la 1re espèce)... (*Dispositif* analogue à ceux des espèces précédentes.)

4e ESPÈCE. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre sieur Poggi.*)

I. SUR L'INTERVENTION *du sieur Grand, créancier du sieur Poggi :*

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture, devant qui le sieur Grand avait justifié de sa qualité de créancier, a admis son intervention et statué au fond après avoir refusé de donner acte du désistement du sieur Poggi, et que le sieur Grand, qui a intérêt au maintien de cette décision, est recevable à intervenir devant le Conseil d'État ;

II. *Sur la responsabilité de l'accident : —* ..... (comme à la 1re espèce) ;

III. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts : —* ..... (comme à la première espèce)... (Intervention du sieur Grand admise. Surplus du dispositif analogue à ceux des espèces précédentes. Dépens, y compris ceux de l'intervention, à la charge de la ville.)

5e ESPÈCE. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre dame veuve Lamy.*)

I. EN CE QUI CONCERNE *la responsabilité de l'accident : —* ..... (comme à la 1re espèce) ;

Sur le recours incident :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Lamy une rente annuelle et viagère de 650 francs à raison des blessures qu'il avait reçues lors de l'explosion de gaz qui s'est produite dans l'immeuble situé au n° 23 de la rue du Pont-Louis-Philippe ; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Lamy est mort le 16 février 1891 des suites de ses blessures et que sa veuve est fondée à soutenir que l'allocation faite par le conseil de préfecture ne constitue qu'une réparation insuffisante du préjudice éprouvé ; qu'il y a lieu dans ces circonstances de décider que la dame Lamy aura droit, à partir de la mort de son mari, à une rente annuelle et viagère de 650 francs réversible à son décès par moitié sur chacun de ses deux enfants jusqu'à l'âge de 30 ans ;

II. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :* — ..... (comme à la 1re espèce)... (Requête de la ville rejetée. La dame Lamy aura droit à partir de la mort de son mari à une rente annuelle et viagère de 650 francs, reversible à son décès par moitié sur chacun de ses deux enfants, le sieur Paul Lamy et la demoiselle Eugénie Lamy, jusqu'à l'âge de 30 ans. — Le reste analogue au dispositif des espèces précédentes.)

6e ESPÈCE. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre consorts Bidois.*)

I. EN CE QUI CONCERNE *la responsabilité de l'accident :* — ..... (comme à la 1re espèce) ;

II. *En ce qui concerne l'indemnité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Eugène Bidois est mort en 1885 par suite des blessures reçues lors de l'explosion de gaz qui a eu lieu le 12 juillet 1882 dans le café Duchêne, qu'à raison du dommage qui en est résulté pour ses père et mère et eu égard au décès du sieur Bidois père survenu en 1887, le conseil de préfecture par ses arrêtés des 4 février 1890 et 9 juin 1891, a accordé : 1° à la dame veuve Bidois une somme de 2.075 francs et une rente annuelle et viagère de 150 francs ; 2° aux ayants droit du sieur Bidois père, une somme de 2.075 francs, plus les arrérages échus à son décès d'une pension viagère de 150 francs ;

Considérant que, ni la ville de Paris, ni les dame et demoiselle Bidois n'établissent que les arrêtés attaqués aient fait ainsi une inexacte appréciation du préjudice résultant de l'accident, et que, dès lors, les conclusions de la ville tendant à la réduc-

tion de l'indemnité et le recours incident doivent être rejetés;

III. *Sur la demande d'intérêts et d'intérêts des intérêts formée par les dame et demoiselle Bidois :*

Considérant que la demoiselle Bidois ès-qualités a demandé, le 15 novembre 1890, les intérêts de l'indemnité de 2.075 francs et qu'il y a lieu de les allouer à partir dudit jour jusqu'au payement ;

Considérant que les sommes dues aux dame et demoiselle Bidois avaient été déjà intégralement payées, lorsque, à la date du 10 mars 1893, elles ont présenté une demande tendant à l'allocation des intérêts et des intérêts des intérêts, qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de faire droit à ces dernières conclusions... (Requête de la ville rejetée. Les ayants droit du sieur Bidois père auront droit aux intérêts de l'indemnité de 2.075 francs à partir du 15 novembre 1890 jusqu'au payement. Dépens à la charge de la ville. Surplus du dispositif analogue à celui des espèces précédentes.)

(N° 33)

[9 mars 1894]

Travaux publics.— Chemins de fer. — Ligne d'Avallon à Nuits-sous-Ravières. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre faillite Billard.)

Déblais. — Chemin de fer. Devis. Art. 98. — *Prix moyen forfaitaire; pas de sujétions nouvelles; application du prix prévu au bordereau (II, A,* § 1).

— *Ouvrage non prévu au projet, fixation d'un prix nouveau (II, A,* § 2 *et* § 3).

Ordre écrit. — Maçonnerie d'une qualité supérieure à celle prévue au devis. Absence d'ordre de service. Rejet (II, B).

Procédure. — Supplément d'expertise refusé par le conseil de préfecture; expertise non obligatoire : affaire en état. Jugement. Régularité (I).

Résiliation. — Non indemnité. — Lorsque l'entrepreneur a sollicité lui-même la résiliation, et que l'administration a accueilli sa demande en prononçant la résiliation pure et simple,

l'entrepreneur n'est pas fondé à demander une indemnité pour manque à gagner.

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *de la requête tendant à un supplément d'expertise :*

Considérant que, si le conseil de préfecture, dans l'instance relative au décompte de l'entreprise du sieur Billard, n'a pas, malgré le désaccord des experts, ordonné la tierce expertise qui lui était demandée, la contestation dont il était saisi n'était pas de celles auxquelles s'appliquaient les dispositions spéciales de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Considérant d'ailleurs que l'état de l'instruction permettait de statuer immédiatement au fond; que, dès lors, devant le Conseil d'État, le requérant n'est pas fondé à réclamer un supplément d'expertise;

II. AU FOND :

A. *Sur le chef de réclamation* relatif aux déblais des déviations de chemins;

1° *En ce qui concerne* le chemin de Talcy à Annoux :

Considérant que la déviation de ce chemin était prévue au projet et a été exécutée sans modifications; qu'il a été fait application aux déblais de cet ouvrage du prix porté au bordereau, et qui constitue un prix moyen pour les travaux de cette nature; qu'aux termes de l'article 98 du devis le requérant ne pouvait, sous aucun prétexte, demander une augmentation pour les déblais dont il s'agit; qu'ainsi c'est à bon droit que sa demande a été rejetée sur ce point;

2° *En ce qui concerne* le chemin de Montceau à Annoux :

Considérant que les déblais de cet ouvrage qui n'était pas prévu au projet, ont fait l'objet d'un prix nouveau, fixé à 2 francs le mètre cube par l'arrêté attaqué, et dont le recours demande l'élévation à 2f,63; qu'il résulte en effet de l'instruction que le prix de 2 francs est insuffisant et qu'il sera fait une juste évaluation de celui auquel l'entrepreneur avait droit, en allouant à ce dernier, en sus de la somme fixée par le conseil de préfecture, celle de 1.088f,99 à laquelle il a conclu;

3° *En ce qui concerne les chemins latéraux :*

(Plus-value de 78 francs allouée par l'arrêté attaqué pour les déblais de la déviation des chemins dont il s'agit, déclarée suffisante);

B. *Sur la demande d'indemnité* relative aux maçonneries des revêtements et assainissements :

(L'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de service lui enjoignant d'exécuter des maçonneries d'une qualité supérieure à celle qui était prévue par le devis);

C. *Sur les deux chefs* du recours relatifs aux déblais de fouilles pour les fondations des maisons de garde et pour l'établissement des citernes :

Considérant que ces réclamations se fondent, comme celles qui ont fait l'objet du premier chef, sur la dureté imprévue des déblais extraits; que, dès lors, et par application des dispositions précitées du devis, relatives au caractère forfaitaire des prix portés au bordereau pour les ouvrages dont il s'agit, il y a lieu de rejeter les conclusions du recours;

D. *Sur le chef relatif* aux matériaux approvisionnés ;

(Le sieur Pradeau ne justifie pas des erreurs alléguées par lui ni de l'inexactitude des évaluations faites par le conseil de préfecture);

E. *En ce qui concerne* la demande d'indemnité pour perte de bénéfice :

Considérant que la résiliation a été prononcée sur la demande qui en a été faite par le sieur Billard à la date du 26 novembre 1881, à raison des pertes qu'il déclarait subir dans l'exécution de son marché; que cet entrepreneur ne se trouvait d'ailleurs dans aucun des cas où la résiliation peut, en vertu des clauses et conditions générales, donner lieu à l'allocation d'une indemnité pour privation de bénéfices; que, dès lors, il n'est fondé à se prévaloir ni de ces dispositions, ni de l'article 1794 du Code civil, pour soutenir que c'est à tort que sa réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture;

F. *Sur les intérêts des intérêts :*

(Demandés les 25 mars 1890 et 20 février 1892)... (L'État payera au sieur Pradeau, en outre des sommes allouées par le conseil de préfecture, celle de 1.088f,99 avec intérêts à partir du 10 novembre 1883, capitalisés à partir du 7 juillet 1886. Tous les intérêts échus au profit du requérant, aux dates des 25 mars 1890 et 20 février 1892, seront capitalisés à partir de chacune desdites dates. Dépens pour un quart à la charge de l'État et pour les trois quarts à la charge du sieur Pradeau.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 34)

[3 février 1894]

Cours d'eau. — *Syndicats.* — *Police des eaux.* — *Compétence.* — *Conflit.* — (Préfet de Vaucluse contre Syndicat du canal de Cabedan.)

L'autorité judiciaire ne peut pas connaître d'un arrêté préfectoral autorisant, dans un but de police, un syndicat à manœuvrer les vannes d'un autre syndical dans les conditions déterminées par un précédent arrêté (*).

VU L'ARRÊTÉ, en date du 10 novembre 1893, par lequel le préfet du département de Vaucluse a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant le tribunal civil d'Avignon entre le syndicat du canal de Cabedan neuf et le syndicat du canal mixte;

Vu l'arrêté, en date du 16 juillet 1891, par lequel le préfet du département de Vaucluse a chargé le syndicat du canal mixte de la manœuvre de toutes les prises établies sur le canal commun depuis la Durance jusqu'au pont Pérussier;

Vu la dépêche, en date du 26 juillet 1891, par laquelle le préfet du département de Vaucluse fait connaître au directeur du syndicat du canal mixte qu'il approuve les mesures prises pour l'exécution de l'arrêté du 16 juillet 1891, et consistant dans l'ou-

(*) Voy. Dalloz, Supplément au *Répertoire*, v° Associations syndicales, n° 124, 126, 132; — v°, Eaux, n° 132, C. cass. : 1er décembre 1886. D. 1887, 1, 183. — *Association du canal des Alpines contre Association des vidanges d'Arles.* — Voy. aussi A. Picard, *Traité des eaux*, t. II, p. 77 et suiv. — *Trib. des confl.*, 13 décembre 1890, Decamps contre l'État, *Ann.* 1892, p. 723; — *Conseil d'État*, 10 novembre 1882, Delcasso, *Ann.* 1883, p. 624; 2 février 1883, *Latil. Ann* 1883, p. 1237 — C. cass. 21 février 1879; Giry, D. 79, 1, 377.

verture et la fermeture, par les gardes du syndicat, des martellières du canal préalablement capotées et cadenassées;

Vu l'exploit introductif d'instance, en date du 28 octobre 1892, par lequel le syndicat du canal de Cabedan neuf, en vertu d'une ordonnance rendue, le 27 octobre 1892, par le président du tribunal civil d'Avignon, fait donner assignation devant ce tribunal au syndicat du canal mixte pour s'entendre condamner à rétablir dans les vingt-quatre heures du jugement à intervenir les martellières du canal dans l'état où elles se trouvaient avant les entreprises dont elles ont été l'objet;

Vu le déclinatoire présenté par le préfet du département de Vaucluse devant le tribunal civil d'Avignon, le 15 juillet 1893;

Vu le jugement du 26 octobre 1893, par lequel le tribunal civil d'Avignon, sur les réquisitions conformes du procureur de la République, rejette le déclinatoire et retient l'affaire par les motifs que le caractère de travaux publics n'appartient pas aux travaux dont se plaint le syndicat de Cabedan neuf, et qu'ils constituent soit une atteinte au droit de propriété, soit une entreprise d'un syndicat à l'égard d'un autre syndicat, relevant des tribunaux de droit commun;

Vu... (Jugement, du 13 novembre 1893, par lequel le tribunal ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire; l'extrait du registre tenu au parquet; les observations du ministre de l'agriculture tendant à la confirmation de l'arrêté de conflit);

Considérant que les entreprises, dénoncées par le syndicat de Cabedan neuf dans l'exploit d'assignation, avaient pour objet le capotement et le cadenassement des martellières du canal mixte;

Considérant que cette opération, spécialement autorisée par le préfet du département de Vaucluse dans une dépêche du 23 juillet 1891, a été faite en vue d'assurer l'exécution d'un arrêté préfectoral du 16 juillet 1891, d'après lequel le syndicat du canal mixte a été seul chargé de la manœuvre de toutes les prises d'eau établies sur ce canal depuis la Durance jusqu'au pont Pérussier;

Considérant que cet arrêté préfectoral a été pris, tant en vertu des pouvoirs généraux de police qui appartiennent à l'administration pour la distribution des eaux d'irrigation, que par application de l'article 7 du décret du 15 février 1853, portant concession du canal de Carpentras, aux termes duquel les rapports des trois associations faisant usage du canal mixte sont déterminés administrativement;

Considérant qu'aucune question relative aux droits à la propriété des martellières revendiqués par le syndicat de Cabedan neuf n'est engagée dans le débat; que l'action de ce syndicat, qui, d'après les termes de l'exploit d'assignation, tend à faire condamner le syndicat du canal mixte au rétablissement des martellières dans leur état primitif, est dirigée en définitive contre les actes administratifs ci-dessus relatés, et qu'ainsi, c'est à tort, et en violation des lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III, que le tribunal d'Avignon s'est déclaré compétent pour en connaître... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus les jugements du tribunal civil d'Avignon et l'exploit d'assignation.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 35)

[9 mai 1894]

I. Jugements et arrêts. — Appel. — Mise à néant du jugement. — Parties non appelantes. — Demande de mise hors de cause. — Droit acquis. — II. Autorité de la chose jugée. — Décision antérieure. — Propriété d'un canal ; usage des eaux. — Objet distinct. — (Sieur Pieyre).

I. Un arrêt de cour ne met point à néant le jugement frappé d'appel en ce qui a trait aux parties non appelantes. Il en est ainsi des intimés qui se sont bornés à demander à la cour leur mise hors de cause.

II. Ne renonce pas à invoquer la chose jugée le plaideur qui, investi par un précédent jugement de la propriété d'un canal, se borne à discuter ultérieurement la question de l'usage des eaux.

La Cour,

. . . .

Attendu que, pour dénier à Pieyre le droit de se prévaloir de la chose jugée par le tribunal du Vigan, le 31 juillet 1868, l'arrêt attaqué se fonde :

1° Sur ce que l'arrêt de la cour de Nîmes du 2 août 1869 aurait entièrement mis à néant le jugement susindiqué ;

2° Sur ce que, dans une instance introduite au cours de 1885 par Pieyre contre Gourdin, Pieyre aurait renoncé à invoquer la chose jugée en 1868 ;

Mais attendu, d'une part, que les riverains situés en amont du moulin de Croye ont seuls interjeté appel du jugement de

1868 qui déclarait Pieyre propriétaire exclusif du canal de l'Aisne que les riverains d'aval, intimés, n'ont pas formé d'appel incident et se sont bornés à demander leur mise hors de cause ;

Que, dans ces conditions, la cour, qui n'était saisie par aucune conclusion, relativement aux riverains d'aval, ni de la question de propriété du canal, ni de la question de l'usage des eaux, s'est abstenue de statuer sur ces divers intérêts ;

Que, par suite, la partie du jugement de 1868 qui les réglait a subsisté et est devenue définitive ;

Attendu, d'autre part, que l'instance introduite par Pieyre contre Gourdin en 1885 avait pour objet, non la propriété du canal, mais l'usage des eaux ; que dès lors, les conclusions prises sur un objet essentiellement différent de celui jugé en 1868 ne pouvaient avoir pour effet d'enlever à Pieyre le droit d'invoquer ce qui avait alors été décidé à son profit sur la propriété exclusive du canal, au regard des riverains d'aval, parmi lesquels se trouvait l'auteur de Gourdin ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède qu'en statuant comme il l'a fait, c'est-à-dire en refusant à Pieyre le droit d'invoquer la chose jugée en 1868 sur la propriété du canal de l'Agal, au regard des riverains situés en aval du moulin de Croye, l'arrêt attaqué a violé l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 36)

[13 juin 1894]

Transport par chemins de fer. — Marchandises. — Clause de non-garantie. — Fixation d'itinéraire. — Avarie. — Responsabilité. — (Sieur Wahart).

Lorsqu'un expéditeur a demandé l'application d'un tarif contenant une clause de non-garantie au profit du transporteur et qu'un itinéraire a été fixé d'accord, la déchéance de la clause de non-garantie ne peut être prononcée de plein droit par cela seul qu'il y a eu erreur dans la direction, et le transporteur ne peut être condamné à des dommages-intérêts, si la relation de cause à effet n'est établie entre son erreur et l'avarie survenue aux marchandises.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Vu les articles 1134 et 1382 du Code civil, le tarif spécial P. V. I. de la compagnie de l'Est, à l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu que le jugement attaqué constate : 1° que l'expéditeur avait demandé l'application d'un tarif contenant une clause de non-garantie au profit du transporteur ; 2° que cette réquisition comportait l'itinéraire par Amagne-Révigny ; 3° que la compagnie de l'Est, par une erreur qui lui est imputable, a fait suivre à la marchandise un autre itinéraire ;

Attendu qu'il n'a pas constaté que la modification de l'itinéraire ait été la cause des avaries souffertes en cours de route par la marchandise, ni examiné si, comme l'alléguait la compagnie, l'expéditeur avait commis lui-même une faute d'où ces avaries seraient résultées ;

Attendu qu'il a néanmoins déclaré la compagnie déchue du bénéfice de la clause de non-garantie et responsable dans les termes du droit commun ;

Attendu que si la modification de l'itinéraire constitue une faute à la charge de la compagnie, elle ne saurait, d'une part, emporter par elle-même et de plein droit déchéance de la clause de non-garantie, ni, d'autre part, engager la responsabilité de la compagnie qu'autant qu'il aurait été prouvé, par l'expéditeur ou le destinataire, qu'elle était la cause des avaries de la marchandise, que cette preuve n'a pas été faite ;

D'où il suit qu'en condamnant la compagnie de l'Est à des dommages-intérêts, sous le seul prétexte « qu'elle ne s'était pas conformée aux indications qui lui avaient été données », le jugement attaqué a violé les dispositions ci-dessus visées ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 37)

[27 juin 1894]

Transport par chemins de fer. — Marchandises. — Délais. — Expédition. — Trajet. — Transmission. — Réseaux distincts. — (Sieur Danton).

Le délai d'un jour pour l'expédition des marchandises est

distinct du délai accordé pour le trajet; d'autre part, il est concédé à la compagnie transporteur un jour de délai pour la transmission d'un réseau à un autre.

En conséquence, doit être annulé le jugement qui confond le délai d'expédition dans celui du parcours, et ne tient pas compte de la transmission entre deux réseaux distincts.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Danton ;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 97 du Code de commerce, 6 et 9 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1886, modifié par l'arrêté du 3 novembre 1879 ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que les deux fardeaux de dattes, remis, le 23 décembre 1891, à la compagnie de l'Est-Algérien, en gare de Biskra, pour être expédiés en petite vitesse au sieur Danton à Bône, ont été transmis en gare, commune de Krouls, à la compagnie de Bône à Guelma et sont arrivés à destination le 30 décembre ;

Attendu que, sur la demande du sieur Danton, le tribunal de commerce de Bône a condamné la compagnie de Bône à Guelma au remboursement de la valeur des marchandises, en déclarant *que les délais* réglementaires de l'expédition expiraient le 28 décembre et non le 30 ; que, pour le décider ainsi, le jugement attaqué a confondu le délai d'expédition dans celui du parcours, et qu'il n'a pas tenu compte du délai de transmission entre les deux réseaux distincts ;

Mais attendu, d'une part, qu'en édictant que « les marchandises voyageant à petite vitesse seront expédiées dans le jour qui suivra celui de la remise », l'article 6 de l'arrêté du 12 juin 1886 a entendu que le délai d'un jour pour l'expédition serait distinct du délai alloué pour le trajet sur la voie ferrée, et ne pourrait être confondu avec lui ;

Attendu, d'autre part, que l'article 9 du même arrêté, modifié par l'arrêté de 1879, dispose que « pour les animaux, etc....., passant d'un réseau sur un autre par une gare commune...., il est accordé un jour de délai aux compagnies pour la transmission d'un réseau à l'autre » ;

D'où il suit que, en relevant dans les circonstances de la cause un prétendu retard de deux jours et en condamnant la compagnie au remboursement de la valeur des marchandises, le

jugement a faussement appliqué et violé les dispositions ci-dessus visées;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 38)

[4 juillet 1894]

Transport par chemin de fer. — Fûts vides. — Retour. — Fûts pleins. — Tarif spécial. — Expéditeur. — Destinataire. — Identité. — (Sieurs Bertrand et Reig-Py.)

Le tarif spécial qui accorde une réduction sur le prix de transport des fûts de vin qui sont envoyés vides pour revenir pleins exige qu'il y ait identité entre les parties jouant tour à tour le rôle d'expéditeur et de destinataire.

Ce tarif doit être appliqué à la lettre sans extension.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre les défendeurs et statuant au fonds,

Sur le premier moyen :

Vu le tarif spécial commun de la compagnie des chemins de fer du Midi, n° 225;

Attendu que Bertrand et Reig-Py ont expédié, le 15 novembre 1890, de Cette à Nulles (Espagne), 12 fûts vides en destination d'eux-mêmes, et que les mêmes fûts leur ont été réexpédiés pleins par Cartoux, de Nulles à Cette, le 26 du même mois;

Attendu qu'en se fondant sur les dispositions du tarif P. V. 225 spécial commun, relatif au transport des fûts vides ou dont l'expédition a précédé le transport à l'état plein, Bertrand et Reig-Py ont réclamé une détaxe de 18f,85.

Mais attendu que les tarifs doivent être appliqués à la lettre; qu'ils ne peuvent être étendus ni restreints; que le tarif P. V. 225 exige comme condition de la détaxe litigieuse qu'il y ait identité entre le destinataire des fûts vides et l'expéditeur des fûts pleins; que les fûts expédiés vides à Bertrand et Reig-Py, destinataires, ayant été expédiés pleins par Cartoux, l'identité expressément requise par le tarif n'existe pas dans l'espèce;

D'où il suit qu'en ordonnant la restitution des 18f,85 par la compagnie du Midi, le jugement attaqué a faussement appliqué et violé le texte ci-dessus visé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(N° 39)

[4 juillet 1894]

I. Transport par chemin de fer. — Voyageur. — Bagages. — Ammoniaque. — Accident. — Règlement. — Avis donné. — Acceptation sans réserves. — II. Compagnie transporteur. — Préposé. — Substance nuisible. — Avertissement. — Connaissance. — (Sieurs Arnaud et Trille.)

I. Le voyageur qui fait enregistrer aux bagages un fût d'ammoniaque n'est pas déchargé de toute responsabilité par ce double fait que, d'une part, les règlements ne prescrivent pas la déclaration pour le transport de cette substance, et, d'autre part, que la compagnie a accepté le colis sans réserves; il doit prouver en outre qu'il a fait connaître à la compagnie la nature de l'objet enregistré, afin de la mettre à même de prendre les précautions destinées à assurer la sécurité de l'employé chargé de la manutention.

II. Une compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts, par ce motif qu'elle n'a pas signalé à son préposé le caractère dangereux de la marchandise transportée, s'il n'est prouvé en même temps que ladite compagnie connaissait la nature de la chose et son caractère dangereux.

NOTICE.

Le sieur *Trille*, voyageant sur la ligne du Midi, fit enregistrer aux bagages un petit fût d'ammoniaque. Rien n'indique qu'il ait averti les employés chargés de la manutention que ce colis renfermait une matière dangereuse. Or, à la gare de destination, le préposé au fourgon, *Arnaud*, se mit en devoir de décharger le fût, et, le bouchon se détachant inopinément au cours de ce déplacement, l'ammoniaque jaillit, le blessant grièvement à la face et aux yeux.

La Cour, saisie par la demande du blessé, déchargea *Trille* et condamna la compagnie du Midi à des dommages-intérêts.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 1382 du Code civil;

En ce qui concerne Trille,

Attendu que l'arrêt attaqué, pour l'exonérer des conséquences de l'accident dont Arnaud avait été victime, s'est borné à constater que l'ammoniaque n'était pas un liquide dont les règlements exigeassent la déclaration, et que le colis déposé avait été reçu par la compagnie du chemin de fer sans réserves;

Mais attendu que la non-inscription d'un liquide parmi ceux qui doivent être déclarés ne saurait affranchir l'expéditeur de toute responsabilité dans les accidents qui peuvent survenir par suite du silence gardé sur la nature de ce liquide et de l'absence de précautions qui en auraient été la conséquence;

Que l'arrêt attaqué, qui déclare d'ailleurs que le fût déposé aux bagages était dans un bon état de conditionnement, a omis d'établir que Trille eût fait connaître la nature de son contenu, et eût ainsi mis la compagnie en demeure de prendre les précautions destinées à assurer la sécurité de l'employé chargé de manier le colis;

Que, par suite, il n'a pas donné une base légale à sa décision :

En ce qui concerne la compagnie du Midi;

Attendu que l'arrêt attaqué n'affirme pas que la compagnie ait connu la nature du liquide renfermé dans le fût remis par Trille, et que, cependant, pour déclarer ladite compagnie responsable de l'accident survenu, il se fonde principalement sur ce qu'elle n'a pas signalé à son employé le colis dangereux qui lui était confié;

Qu'en statuant ainsi, l'arrêt attaqué n'a pas juridiquement établi la faute reprochée à la compagnie et a ainsi violé l'article de loi visé par le pourvoi;

Par ces motifs, et vu la connexité existant entre tous les intérêts engagés dans l'instance,

Casse, au regard de toutes les parties, etc.

(N° 40)

[4 juillet 1894]

Transport par chemin de fer. — Vins. — Petite vitesse. — Soudure. — Tarif spécial. — Station non dénommée. — Stations voisines. — Itinéraire direct. — (Sieurs Carbonnell et fils.)

L'expéditeur de marchandises a toujours le droit de requérir la soudure des tarifs généraux des compagnies du Midi et d'Orléans avec le tarif spécial, et cela bien que le point de destination ne soit pas une gare dénommée dans ce tarif, s'il paye pour la distance entière qui sépare les deux gares dénommées les plus voisines. — Mais il ne peut invoquer le bénéfice de ce tarif spécial si la gare d'arrivée n'est pas située sur l'itinéraire le plus court et le plus direct qui rattache l'une à l'autre les gares voisines dénommées. — Peu importe que ladite gare d'arrivée ait été précédemment située sur cet itinéraire le plus court, si une modification s'est produite dans l'état des lieux, comme, par exemple, la construction d'une nouvelle voie ferrée.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre les défendeurs, et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 10 des conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de la compagnie d'Orléans;

Attendu qu'au mois de février 1890, Carbonnell et fils, négociants à Perpignan, ont remis, en gare de cette ville, à la compagnie des chemins de fer du Midi un certain nombre de fûts de vin pour être expédiés par petite vitesse au sieur Burg, en gare de Condat, et qu'ils ont requis la soudure des tarifs généraux des compagnies du Midi et d'Orléans avec le tarif spécial D n° 6, à Saint-Sulpice comme pour Bordeaux;

Attendu qu'ils ont soutenu qu'aux termes de l'article 10 des conditions communes d'application, ils devaient bénéficier dudit tarif spécial bien que la station de Condat n'y fût pas dénommée, en payant pour la distance entière de l'une à l'autre des stations dénommées les plus voisines (Saint-Sulpice et Bordeaux) avant et après la station intermédiaire de Condat;

Mais attendu que l'article 10 *in fine* porte que, « pour l'application de cette disposition, on ne doit considérer comme comprises entre deux stations dénommées que les stations situées sur l'itinéraire le plus court entre ces deux stations »;

Attendu qu'antérieurement à l'expédition litigieuse, une ligne nouvelle a été ouverte de Saint-Denis près Martel à Sarlat par Cazoulès; que les tarifs de cette ligne ont été homologués par décision ministérielle du 19 octobre 1889; qu'il est constant et non dénié que, par suite, la station de Condat a cessé d'être sur l'itinéraire le plus court de Saint-Sulpice à Bordeaux;

Attendu que cet état de choses, légalement établi, n'a pas, sans doute, eu pour effet d'abroger le tarif spécial D n° 6, mais qu'il en a, de fait, rendu l'application impossible dans l'espèce, la condition essentielle et nécessaire de situation sur l'itinéraire le plus court ne se trouvant plus réalisée ;

Attendu qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé,

Par ces motifs, casse, en ce qu'il a condamné la compagnie demanderesse à restituer aux défenseurs une somme perçue par elle en surtaxe sur une expédition de février 1890.

(N° 41)

[10 juillet 1894]

I. Action possessoire. — Usage des eaux. — Trouble. — Préjudice. — II. Exception d'incompétence. — Défaut de motifs. — (Sieur Boulenger.)

I. L'ouvrage établi sur une rivière par un riverain supérieur ne constitue un trouble à l'encontre du riverain inférieur qui use des eaux à titre de servitude que si cet ouvrage porte une atteinte effective à la jouissance de celui-ci telle qu'elle s'est exercée.

En conséquence, lorsque le riverain supérieur, actionné au possessoire par le riverain inférieur en destruction d'un barrage, soutient : d'une part, que ce barrage est établi, non sur le bief du demandeur, mais sur la rivière bien au-dessus de ce bief; et, d'autre part, que ledit ouvrage n'apporte dans le régime des eaux aucun changement pouvant préjudicier à la jouissance du complaignant, le juge prescrit valablement une expertise, afin de vérifier l'exactitude des allégations du riverain supérieur, et en procédant ainsi, il ne fait que rechercher si la possession des eaux par le riverain inférieur a été troublé ou non.

II. Est entachée de défaut de motifs la décision par laquelle le juge se déclare incompétent sur un des chefs de la demande, en constatant simplement que sa compétence est déclinée par le défenseur, et sans répondre ni en fait ni en droit aux conclusions par lesquelles le demandeur a combattu cette exception.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que l'ouvrage établi sur une rivière par un riverain supérieur ne constitue un trouble à l'encontre du riverain inférieur qui use des eaux à titre de servitude que si cet ouvrage porte une atteinte effective à la jouissance antérieure de celui-ci;

Attendu, en fait, que Boulenger, alléguant avoir, pour le service de son moulin, la jouissance plus qu'annale des eaux de la rivière la Laquette, demandait au juge du possessoire la destruction d'un barrage construit par Gruyelle, riverain supérieur, barrage qui, suivant le demandeur, constituait un trouble à sa possession; que Gruyelle soutenait de son côté que le barrage était établi, non sur le bief de Boulenger, mais sur la rivière à une grande distance en amont du bief, et que cet ouvrage n'apportait aucun changement pouvant préjudicier à l'usage des eaux par le complaignant;

Attendu qu'en cet état la décision attaquée a pu valablement prescrire une expertise et donner notamment pour mission aux experts de vérifier si le barrage était établi au lieu indiqué par Gruyelle et si, depuis sa création, les eaux arrivaient sans diminution de quantité, avec la même régularité et la même force qu'auparavant, dans le bief du moulin de Boulenger; qu'en procédant ainsi, le juge du possessoire n'a fait que rechercher si la possession des eaux par le demandeur avait été ou non troublée;

Par ces motifs, rejette le premier moyen;

Mais sur la première branche du second moyen :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que Boulenger avait allégué devant le tribunal de paix que Gruyelle obstruait le cours de l'eau, en déversant à la Laquette des terres et détritus provenant du lavage des betteraves; et qu'il avait, en conséquence, demandé que ledit Gruyelle fût condamné à faire disparaître ces dépôts au moyen d'un curage opéré dans la rivière;

Attendu que le juge de paix, après avoir simplement constaté que sur ce chef, sa compétence était déniée par Gruyelle, en vertu de la loi du 14 floréal an XI, a, d'une part, donné acte audit défendeur, de ce que celui-ci, qui curait en temps convenable son bassin de décantage, ne s'était jamais refusé « à nettoyer la rivière des limons pouvant y être entraînés par le trop-plein », et a, d'autre part, déclaré être incompétent « sur toutes contestations relatives à l'étendue et à l'exercice des droits de servitude

et charge de chacune des parties, au sujet du curage de la Laquette »;

Attendu qu'en appel devant le tribunal de Béthune, Boulenger a renouvelé sa demande; qu'il a soutenu dans ses conclusions que Gruyelle n'avait pas mis à exécution sa promesse de curer la rivière pour en faire disparaître les dépôts provenant de son bassin; que le fait par celui-ci de déverser dans le cours d'eau des boues et détritus, de façon à l'encombrer, constituait un trouble dans la possession des eaux en aval; qu'il appartenait aux tribunaux juges des intérêts privés, de faire cesser ce trouble en prescrivant les mesures nécessaires et qu'il ne s'agissait pas là du curage d'intérêt public, dont la surveillance est confiée à l'administration par la loi du 14 floréal an XI;

Attendu qu'en présence de ces conclusions, le jugement attaqué a confirmé la déclaration d'incompétence du premier juge et s'est abstenu d'ordonner aucune opération sur le cours d'eau, en se bornant à adopter les motifs de la sentence, et en ajoutant seulement que c'était à bon droit que le juge de paix s'était reconnu incompétent;

Mais attendu qu'il n'a été répondu par là, ni en fait, ni en droit, au système soutenu par Boulenger devant le tribunal d'appel : d'où suit que le jugement attaqué a violé l'article de loi précité;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la seconde branche du même moyen,

Casse, mais seulement sur le chef relatif à la demande de curage de la rivière, etc.

(N° 42)

[30 juillet 1894]

Compétence. — Domaine public. — Canal. — Infiltrations. — Indemnité. — Demande devant le tribunal civil. — (Sieur Carloz.)

Le juge civil n'est pas compétent pour statuer sur une demande en réparation du dommage causé par les eaux d'un canal dépendant du domaine public communal. En conséquence, doit être cassé tout arrêt qui a répondu au fond à une action de cette nature.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre le défendeur Carloz;

Et statuant sur les premier et troisième moyens réunis, à raison de leur connexité.

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Attendu que Carloz demande la réparation des dommages causés aux murs de son enclos par les infiltrations des eaux d'un canal dépendant du domaine public communal de la ville de Saint-Jean-de-Maurienne;

Qu'en retenant la connaissance de la matière qui n'était pas de sa compétence, l'arrêt attaqué a violé l'article de la loi précité visé par le pourvoi;

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 43)

[12 janvier 1894]

Tunisie. — 1° Voie publiques. — Contravention. — Excuses illégales. — 2° Juridiction française. — Français et assimilés. — (Sieur Célestin Chotel.)

1° *Admet des excuses illégales le juge de police qui, en présence des constatations d'un procès-verbal établissant que le prévenu a construit sur la voie publique, sans l'obtention préalable d'un arrêté d'alignement, et déposé sans autorisation, sur ladite voie, une grande quantité de matériaux, relaxe néanmoins ce dernier pour les motifs : 1° qu'en élevant ses constructions, il avait réservé un chemin suffisant pour la circulation; 2° que le service des travaux publics ne s'était pas opposé à ses constructions et lui avait même donné une autorisation verbale conformément à un usage local.*

2° *Il ressort de la loi du 27 mars 1883, qui a organisé la juridiction française en Tunisie, de la discussion qui a précédé le vote de cette loi et du décret subséquent du 2 septembre 1885,*

étendant la compétence des tribunaux français en matière pénale, que la volonté du législateur a été que les Français et assimilés fussent régis par les dispositions du Code pénal français.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen pris de la violation de l'article 408 du Code d'instruction criminelle, en ce que les motifs du jugement attaqué seraient contradictoires et insuffisants sur la question de propriété soulevée au cours des débats;

Attendu que ce moyen n'est pas fondé; que Chotel, poursuivi pour une double contravention : 1° construction sur ou joignant la voie publique sans l'obtention préalable d'un arrêté d'alignement; 2° embarras de la voie publique sans nécessité, ne contestait pas le caractère de publicité de la voie sur laquelle il avait élevé des constructions et déposé des matériaux; que, tout en alléguant pour sa défense qu'il était propriétaire du terrain sur lequel il avait bâti et sur lequel était établie la voie publique, il ne soulevait pas l'exception préjudicielle de propriété, laquelle, d'ailleurs, n'aurait pas été susceptible d'être accueillie, parce qu'elle n'était pas de nature à ôter aux faits poursuivis tout caractère de contravention; qu'il n'appartenait pas, du reste, au juge de police de statuer sur la question de propriété, et qu'au surplus les motifs inutiles de sa sentence sur ce point n'ont fait l'objet d'aucune décision dans le dispositif;

Sur le deuxième moyen pris de la violation pour fausse interprétation des articles 4 du décret du 24 septembre 1885, 26, paragraphes 1er, 28 et 30, du décret du 1er avril 1885, en ce que le jugement attaqué aurait dénié à tort aux commissaires de police, en Tunisie, compétence et qualité pour poursuivre la répression des contraventions de petite voirie;

Attendu que ce moyen manque en fait; que les motifs du jugement critiqués par le pourvoi se réfèrent uniquement aux questions de propriété pouvant intéresser le domaine public en Tunisie, lesquelles sont de la compétence des tribunaux civils et du ressort de l'Administration des travaux publics, ainsi que cela résulte du décret du 24 septembre 1885, que les motifs du jugement entrepris ne sauraient avoir une autre portée, en présence des termes nets et précis des articles 26, 28 et 30 du décret du 1er avril 1885, lesquels attribuent compétence et qualité

aux commissaires de police, en Tunisie, pour la recherche et la poursuite de toutes les contraventions rentrant dans la police municipale, et notamment en matière de voirie urbaine;

Mais sur le troisième moyen pris de la violation des articles 154 du Code d'instruction criminelle et 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué a prononcé le relaxe de l'inculpé au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier qui faisait foi jusqu'à preuve contraire, en invoquant des cas d'excuse non autorisés par la loi, et en se fondant sur des motifs insuffisants;

Attendu qu'il résultait des constatations du procès-verbal dressé, le 30 juin 1893, par le commissaire de police de Tozeur, que Chotel avait commencé, sans arrêté d'alignement, des travaux de construction sur un terrain sis à Tozeur, quartier des Ouled-Hadef, ledit terrain appartenant à son altesse le bey de Tunis, et constituant, pour la plus grande partie, une voie publique ouverte à la circulation, et que, de plus, il avait déposé sans autorisation, sur ladite voie publique, une grande quantité de matériaux, tels que pierres, briques, terre grasse, embarrassant la circulation et dégradant la voie;

Attendu que, bien qu'à l'audience les faits matériels fussent avoués par l'inculpé et la publicité de la voie non contestée, le juge de police a, néanmoins, prononcé le relaxe de Chotel, par les *motifs* : 1° qu'en élevant ses constructions, il avait réservé un chemin suffisant pour la circulation; 2° que le service des travaux publics ne s'était pas opposé à l'exécution de ses constructions et lui avait même donné une autorisation verbale, conformément à un usage local; 3° qu'il n'y avait pas de plan d'alignement et de règlement de voirie à Tozeur; 4° que cette ville n'est pas érigée en municipalité, les dispositions du décret du 1er avril 1885 sur l'organisation des municipalités et sur la police municipale seraient inapplicables à cette circonscription; 5° que le terrain sur lequel l'inculpé avait élevé ses constructions était situé hors des limites de la ville; 6° que les articles 616 et 617 du Code de police tunisien, visés par la poursuite, n'étaient pas applicables aux Français et assimilés;

Attendu qu'en statuant ainsi le juge de police a, tout à la fois, méconnu la foi due au procès-verbal, admis des excuses non autorisées par la loi, interprété d'une manière trop restrictive les articles 26, 27 et suivants du décret du 1er avril 1885, et violé, en ne les appliquant pas, les articles 27 dudit décret, 471, paragraphes 4 et 15, du Code pénal;

Attendu, en effet, que les motifs tirés de ce qu'un chemin suffisant aurait été laissé pour la circulation, de la non-opposition et d'une autorisation verbale de l'inspecteur chargé du service de la voirie, de l'absence de plan d'alignement constituent autant d'excuses non admises par la loi; que les seules autorisations valables sont celles qui sont données par écrit, antérieurement à l'exécution des travaux ou au dépôt des matériaux sur la voie publique; que l'absence d'un plan d'alignement pour la ville de Tozeur, loin de dispenser d'une demande d'alignement pour construire, rendait, au contraire, cette demande d'autant plus nécessaire;

Attendu que, si la ville de Tozeur n'a pas encore été dotée d'une municipalité de plein exercice, il n'en résulte nullement, comme le soutient à tort le jugement attaqué, que toutes les règles et les principes généraux posés par les articles 26 et suivants du décret du 1er avril 1885 sur la police municipale ne soient pas applicables à cette localité; qu'en ce qui concerne spécialement la petite voirie, la commission des travaux publics, composée d'agents du service forestier, étant spécialement chargée de tout ce qui concerne la voirie urbaine de Tozeur, et notamment de la délivrance des permis de stationnement ou de dépôt temporaire, des alignements individuels, des autorisations de bâtir, il en résulte nécessairement que cette commission est virtuellement substituée, en cette matière spéciale, à l'autorité municipale et investie des pouvoirs que lui confère l'article 27 du décret susvisé; qu'on ne saurait admettre que, dans toute les localités de la Tunisie non érigées encore en municipalités, le service de la police municipale demeure sans organisation, abandonné à l'arbitraire de chacun et dépourvu de toute sanction pénale;

Attendu que, le procès-verbal constatant que le terrain sur lequel l'inculpé avait construit, sans autorisation et sans alignement, était situé à Tozeur et que la voie publique dont il s'agit faisait partie de la voirie urbaine, le jugement attaqué ne pouvait, sans enquête et sans recourir à aucun des modes d'instruction préalable, contredire, ainsi qu'il l'a fait, cette constatation d'un fait matériel; que cette contradiction pure et simple, faite en violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle ne saurait donc justifier la décision de relaxe;

Attendu, enfin, que si le jugement attaqué a décidé avec raison que les articles 617 et 616 du Code de police tunisien, visé à tort par la poursuite n'étaient pas applicables aux Français et

assimilés, il ressort avec évidence de la loi du 27 mars 1883 qui a organisé la juridiction française en Tunisie, de la discussion qui a précédé le vote de cette loi, et du décret subséquent du 2 septembre 1885 (article 1er) étendant la compétence des tribunaux français en matière pénale, que la volonté du législateur a été que les Français et assimilés fussent régis, en Tunisie, par les dispositions du Code pénal français; que, dans l'espèce, le dépôt sans autorisation sur la voie publique de matériaux embarrassant la circulation et la construction sans alignement sur ou joignant la voie publique étant prohibé par la loi française, sous la sanction pénale édictée par l'article 471, § 4 et 15, dudit code, c'est à tort que le jugement attaqué n'a pas fait application de cet article à l'inculpé, lequel est Français et assimilé :

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Tozeur (Tunisie), du 7 juillet 1893; et, pour être statué à nouveau sur la poursuite dirigée contre Chotel, renvoie la cause et l'inculpé devant le tribunal de simple police de Sfax, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

(N° 44)

[15 février 1894]

Chemins de fer. — Contravention. — Incompétence du juge de police. — (Sieur Bertreux.)

Le fait par un chef de gare d'avoir déposé du fumier provenant du nettoyage des wagons de bestiaux dans des fosses creusées sur un terrain dépendant de la gare et situées à 2m,60 de la route, rentre dans les termes de l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI sur la grande voirie, combiné avec l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et constitue une contravention de la compétence exclusive du conseil de préfecture.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen de cassation pris de la violation des articles 408 et 413 du Code d'instruction criminelle, 471, n° 15, du Code

pénal, en ce que le tribunal de police aurait méconnu sa propre compétence en refusant de statuer sur la contravention à l'arrêté du maire de Perpignan, prohibant les dépôts d'immondices sur les propriétés bâties ou non bâties;

Attendu qu'aux termes des articles 1 et 2 de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie;

Qu'en outre, aux termes de l'article 21 de ladite loi et sous la sanction dudit article, leur sûreté, leur police et leur exploitation doivent être réglées par les décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique ou par des arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics;

Que ce fait rentre dans les termes de l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI sur la grande voirie, combiné avec l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845, et que, dans ce cas, le conseil de préfecture aurait été seul compétent;

Qu'en se déclarant incompétent pour en connaître, le tribunal de police de Perpignan n'a en rien violé les articles susvisés, rejette, etc.

(N° 45)

[15 février 1894]

Voie publique. — Dépôt ou abandon de matériaux. — (Sieur Joseph-Marie Pietri.)

L'une des conditions essentielles de la contravention prévue et réprimée par l'article 471, paragraphe 4, du Code pénal est que le dépôt ou l'abandon sans nécessité de matériaux ou d'objets quelconques ait eu lieu sur la voie publique.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation par refus d'application de l'article 471, paragraphe 4, du Code pénal;

Attendu que l'une des conditions élémentaires et essentielles de la contravention prévue et réprimée par l'article 471, paragraphe 4, susvisé est que le dépôt ou l'abandon, sans nécessité, de matériaux ou d'objets quelconques ait eu lieu *sur la voie publique;*

Attendu qu'il résulte des constatations souveraines du jugement attaqué que le tombereau de l'inculpé a été laissé par lui non sur la voie publique ou sur le trottoir qui en fait partie, mais sur un terrain non clos attenant à ladite voie publique dont il est séparé par des bancs en granit installés par l'inculpé;

Attendu qu'en cet état des faits ainsi constatés, le juge de police, en refusant de faire application à Pietri de l'article 471, paragraphe 4, visé par le pourvoi, loin de violer ledit article, en a fait, au contraire, une exacte et juste interprétation;

Par ces motifs, rejette, etc.

Du même jour, arrêt identique au rapport du même conseiller, sur le pourvoi du ministère public près le tribunal de simple police de Sartène.

(N° 46)

[23 février 1894]

I. Voirie. — Usurpation d'un terrain communal. — II. Procès-verbal. — Foi due. — Relaxe non justifiée. — (Veuve Brisset.)

I. L'usurpation d'un terrain communal qui ne fait pas partie d'un chemin public ne constitue pas une contravention.

II. Méconnaît la foi due à un procès-verbal régulier constatant une contravention et viole l'article 154 du Code d'instruction criminelle le juge qui relaxe le prévenu sans avoir, au préalable, vérifié et contredit les énonciations contenues dans ledit procès-verbal.

La Cour,

. . . .

Vidant son délibéré en chambre du conseil;

Attendant qu'un procès-verbal, régulièrement dressé et affirmé le 18 août 1892, constate que la dame Marie Cavé, veuve Brisset, a usurpé une parcelle de terrain communal et établi sans autorisation une clôture bordant un chemin vicinal, et que, traduite pour ces faits devant le tribunal de simple police du canton de Douvres, elle a été relaxée par jugement du 11 novembre dernier;

Attendu que cette décision est fondée sur ce seul motif qu'un

jugement interlocutoire, du 3 août 1893, ayant admis l'exception préjudicielle opposée par la veuve Brisset et ayant par suite imparti un délai à la commune de Lion-sur-Mer, partie civile, pour porter la question de propriété devant la juridiction compétente, ladite commune avait laissé expirer le délai sans agir;

Sur le moyen pris de la violation de l'article 182 du Code forestier :

Attendu que le jugement du 3 août n'a fait l'objet d'aucun pourvoi en cassation, qu'il était donc passé en force de chose jugée lorsqu'a été rendu le jugement attaqué, et que, par conséquent, les illégalités qui le viciaient, quelque graves qu'elles fussent, n'ont pas pu affecter ce dernier jugement, qui a dû nécessairement le respecter,

Rejette ce moyen;

Sur le moyen pris de la violation de l'article 479-11° du Code pénal :

Attendu que cet article prévoit et punit deux contraventions, dont l'une consiste à dégrader ou détériorer les chemins publics, et l'autre à usurper sur leur largeur, mais qu'il ne saurait s'appliquer aux faits relevés par le procès-verbal; que, d'une part, en effet, l'usurpation d'un terrain communal ne constitue pas une contravention, alors que, comme dans l'espèce, il n'est point allégué que le terrain prétendu usurpé fasse partie d'un chemin public, et que, d'autre part, l'établissement sans autorisation d'une clôture le long d'un chemin vicinal n'implique, dans les conditions relevées au procès-verbal, aucune dégradation ou détérioration de ce chemin ni même usurpation sur sa largeur;

Rejette également ce moyen;

Mais, sur le moyen d'office tiré de la violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle,

Attendu que si la décision du juge doit être maintenue, quoique mal motivée, relativement au fait d'usurpation d'un terrain communal, puisque ce fait, dans les conditions où il est présenté, n'est puni par aucun texte de loi, il n'en est pas de même en ce qui concerne l'établissement non autorisé d'une clôture joignant un chemin vicinal; qu'à cet égard, le juge ne pouvait relaxer la prévenue, sans contredire le procès-verbal, qu'à la condition d'avoir préalablement vérifié et déclaré que le fait constaté ne constituait pas une contravention ou qu'il échappait à sa compétence; mais qu'ayant absolument négligé de s'expliquer sur ces deux points, il se trouvait par cela même lié par

les constatations matérielles du procès-verbal, contre lesquelles aucune n'avait été fournie ou même proposée et qui, dès lors, conservaient toute la force que l'article 154 du Code d'instruction criminelle leur attribue jusqu'à preuve contraire ;

Par ces motifs,

Casse et annule, mais seulement sur le chef de prévention résultant de la clôture indûment placée le long du chemin vicinal, le jugement du tribunal de simple police du canton de Douvres, en date du 11 novembre 1893; et, pour être à nouveau statué sur ce chef, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police du canton de Caen, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 47)

[6 avril 1894]

Responsabilité pénale. — Société commerciale. — Chemins de fer. — (Compagnie du Midi.)

Une société commerciale, et notamment une compagnie de chemins de fer, ne peut, sauf les exceptions édictées par des lois spéciales, être poursuivie devant la juridiction répressive comme pénalement responsable d'un délit.

La Cour,

. . . .

Sur le troisième moyen, dans ses deux branches, et pris de la violation des articles 145, 147 du Code d'instruction criminelle et 9 du Code pénal :

Vu lesdits articles, ensemble l'article 74 du Code pénal;

Attendu que la compagnie des chemins de fer du Midi avait été citée comme civilement responsable des faits de Vidal et qu'elle a été condamnée comme coupable personnellement alors, qu'elle n'avait pas accepté le débat comme prévenu ;

Attendu, d'autre part, qu'on ne peut poursuivre devant les tribunaux de répression que des êtres réels, passibles d'une peine; qu'une société commerciale, être moral, ne peut encourir qu'une responsabilité civile; que ce principe ne reçoit d'exception que dans les cas prévus par des lois réglant des matières spéciales;

Qu'en condamnant, dès lors, la compagnie des chemins de fer

du Midi à un franc d'amende, le tribunal de police d'Argelès-sur-Mer a violé les articles susvisés et méconnu les principes en matière de responsabilité pénale;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens du pourvoi,

Casse et annule le jugement du tribunal de police d'Argelès-sur-Mer, en date du 8 décembre dernier, énoncé d'autre part;

Et attendu que la compagnie des chemins de fer du Midi n'avait été citée devant le tribunal de police que comme civilement responsable des faits de Vidal; que celui-ci ayant été acquitté, aucune condamnation ne peut intervenir désormais sur cette poursuite contre la compagnie, considérée comme civilement responsable, et qu'aucune peine ne peut être prononcée contre elle;

Dit qu'il n'y a lieu à aucun renvoi.

(N° 48)

[14 avril 1894]

Voie publique. — Éclairage de matériaux pendant la nuit. — Excuse illégale. — (Sieur Pietri.)

Admet une excuse illégale le juge de simple police qui, pour relaxer un individu prévenu de n'avoir pas éclairé la nuit des matériaux abandonnés sur la voie publique, se fonde sur ce que, la lanterne précédemment placée près des matériaux ayant été volée, le contrevenant avait obtenu du maire l'autorisation d'y suppléer en utilisant à ses frais un réverbère municipal existant à peu de distance.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation des articles 471 et 65 du Code pénal, en ce que le jugement aurait excusé la contravention du prévenu en dehors des cas prévus par la loi :

Attendu qu'aux termes de l'article 471, paragraphe 4, du Code pénal, tout propriétaire de matériaux déposés sur la voie publique est tenu de les éclairer pendant la nuit; que cette obligation est d'ordre public et qu'il n'y peut être contrevenu que dans les cas et circonstances où la loi déclare le fait excusable;

Attendu qu'il appert d'un procès-verbal régulier du commissaire de police de Sartène que des matériaux abandonnés par Pietri sur une des rues de cette ville n'étaient pas éclairés dans la nuit du 24 novembre dernier;

Attendu que, nonobstant, le tribunal de police a relaxé le prévenu par ce motif que, la lanterne précédemment placée près des matériaux ayant été volée, il avait obtenu du maire l'autorisation d'y suppléer en utilisant, à ses frais, un réverbère municipal existant à peu de distance;

Attendu qu'en statuant ainsi le tribunal a violé les dispositions susvisées et admis une excuse non établie par la loi,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Sartène du 27 janvier dernier et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi, sur la contravention imputée à Piétri, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police de Sainte-Lucie, à ce désigné par délibération spéciale en chambre du conseil.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 49)

[20 décembre 1894]

Loi du 19 décembre 1894, portant rectification de la loi du 29 juin 1894, sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.

Monsieur le préfet, — 1. Dès la promulgation de la loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs, l'Administration et les intéressés se sont préoccupés d'en assurer promptement l'application. L'expérience n'a pas tardé à montrer que, malgré la bonne volonté dont on a généralement été animé, il était impossible d'aboutir partout avant le 1er janvier 1895, ainsi que la loi l'avait prescrit. Une prorogation de délais s'imposait donc si l'on ne voulait pas perdre, dès le début, les résultats les plus avantageux qu'on pouvait attendre de la législation nouvelle. La loi du 19 décembre, dont vous trouverez ci-joint le texte, a eu essentiellement pour objet de porter cette prorogation jusqu'au 1er juillet 1895.

2. Cette extension des délais est une faculté; le législateur n'a pas entendu reporter nécessairement, pour tous, à cette date, l'application de la loi. Dans plusieurs mines elle est déjà exécutée au moins pour les retraites. On se conformera à l'esprit de la loi en s'efforçant de mettre partout ses dispositions en pratique le plus promptement possible.

3. Si l'Administration ne peut intervenir que par voie de conseils auprès des intéressés, dans les dispositions relatives à la transformation des anciennes institutions, elle peut agir efficacement pour presser la constitution des sociétés de secours; je fais sur ce point un nouvel appel à votre vigilance et je signale tout particulièrement, en dehors des prescriptions de la circu-

laire du 30 juin (§ 12 à 23), les mesures auxquelles la loi permet éventuellement à l'Administration de recourir pour assurer son exécution.

D'après l'article 9 de la loi du 29 juin 1894, la délimitation des circonscriptions de secours, qui constitue le premier acte de l'application du titre III, est, en principe, laissée à l'appréciation des intéressés. L'Administration ne peut statuer qu'à *défaut d'accord* entre eux; mais, dans ce cas, un décret rendu en Conseil d'État fixe la délimitation de la circonscription et permet de poursuivre les autres opérations qui doivent aboutir finalement au fonctionnement effectif des sociétés de secours.

Si donc l'invitation que vous auriez adressée à l'exploitant en conformité des instructions du paragraphe 14 de la circulaire du 30 juin restait sans résultats, si les circonstances vous amenaient à reconnaître une volonté arrêtée des uns ou des autres de ne pas appliquer la loi, ou une inertie systématique, l'Administration serait fondée à assimiler ce cas au défaut d'accord prévu à l'article 9 précité, et vous auriez alors, en conformité du paragraphe 16 de la circulaire du 30 juin dernier, à me saisir du dossier de l'affaire, avec le rapport des Ingénieurs des mines et votre avis, aux fins ci-dessus indiquées.

La circonscription déterminée soit par l'accord des intéressés, soit d'office comme il vient d'être dit, les premières élections, dont traite plus spécialement l'article 11 de la loi, ont lieu sur votre convocation; les paragraphes 3 et 9 dudit article, complétés par les instructions de détail du paragraphe 18 de la circulaire du 30 juin, vous donnent les moyens de faire sortir effet à cette convocation, au cas où l'exploitant refuserait de donner le concours auquel la loi l'astreint.

4. Je vous invite à faire procéder le plus tôt possible à ces premières opérations électorales dans les rares mines où elles n'ont pas encore eu lieu. La préparation des statuts par le premier conseil et leur examen par l'Administration pourront, en effet, exiger plus de temps qu'on ne le présumait. Il est possible que les statuts soulèvent des questions délicates; que l'Administration ne soit pas en état de donner immédiatement l'approbation prévue à l'article 14, et qu'elle soit amenée à demander au conseil d'administration de nouvelles explications et de nouvelles études.

5. La loi du 19 décembre 1894 a eu un second objet : la définition de la majorité nécessaire pour l'adoption du recours à la Commission arbitrale. D'après le texte de l'article 24 de la loi du

29 juin 1894, cette majorité paraissait être la majorité absolue des inscrits et c'est dans ce sens qu'avait dû être compris et appliqué le décret du 25 juillet 1894.

L'expérience a montré que, sans infirmer la portée du vote, on pouvait, pour une résolution de cette nature, admettre raisonnablement, au lieu d'une majorité absolue, une majorité relative, assez élevée toutefois pour être encore l'expression d'un nombre suffisant d'intéressés.

Il importe de préciser le sens dans lequel doivent, en pratique, s'entendre les nouvelles dispositions; il faut pour cela, d'une part, les combiner avec celles de la loi du 29 juin 1894 et même celles du règlement d'administration publique du 25 juillet 1894; il faut, d'autre part, distinguer, comme le fait implicitement la loi du 19 décembre, les mines où l'on a déjà accompli toutes les formalités du décret du 25 juillet et où le recours à la Commission arbitrale a été rejeté, et les exploitations dans lesquelles le vote pour ce recours n'a pas eu encore lieu.

6. Une première question est hors de discussion. Lorsqu'à un premier tour, une majorité absolue des inscrits a saisi la Commission arbitrale, il est évident que celle-ci ne pourrait plus être dessaisie par un vote postérieur; de même, si à un premier tour une majorité absolue des inscrits s'est prononcée contre ce recours en optant en conséquence pour la liquidation judiciaire, le vote en ce sens est définitivement acquis. On ne peut pas remettre indéfiniment en question une situation sur laquelle les intéressés se sont prononcés nettement d'une façon catégorique.

7. Ce premier principe posé, si l'on prend d'abord les mines pour lesquelles on n'a encore provoqué aucun des votes prévus pour l'application de l'article 24 de la loi du 29 juin 1894, il y a lieu, pour les intéressés, de procéder successivement aux opérations édictées par le décret du 25 juillet 1894, sous cette réserve, découlant implicitement de la loi du 19 décembre 1894, que l'on n'aura pas à se préoccuper des délais indiqués audit décret qui ne sont plus compatibles avec l'objet et le texte de la nouvelle loi. Sur le fond, une seule modification est apportée à la procédure du vote pour le recours à la Commission arbitrale, dont traitent les articles 9 et 10. Si, au premier tour, le vote n'a donné aucun résultat, c'est-à-dire s'il n'y a pas eu une majorité absolue des inscrits pour ou contre le recours, un second tour doit avoir lieu, le dimanche suivant; à ce second tour, le recours sera acquis si la majorité relative dépasse le quart des inscrits.

A raison de la possibilité de ce second tour de scrutin intro-

duite par la loi du 19 décembre, il conviendra que l'avis annonçant les opérations électorales, prescrites par les articles 9 et 10 du décret du 25 juillet 1894, le rappelle explicitement.

8. Pour les mines qui auraient commencé les opérations prévues au décret du 25 juillet 1894, sans être arrivées à celles des articles 9 et 10, il n'y aurait qu'à procéder à ces dernières opérations dans les conditions indiquées au paragraphe précédent.

9. Enfin, pour les exploitations où le recours à la commission arbitrale aurait déjà été rejeté, à la suite de l'application complète desdits articles 9 et 10, sans qu'il y ait eu contre ce recours une majorité absolue des inscrits, comme il a été dit au paragraphe 6 ci-dessus, il y a lieu de procéder à un nouveau vote, mais à un seul, qui se fera dans les formes des articles 9 et 10 du décret; le recours sera définitivement voté ou rejeté, suivant qu'il sera admis ou non par une majorité de suffrages exprimés dépassant le quart des inscrits.

La loi n'ayant pas d'effet rétroactif, on ne pourrait se prévaloir d'un vote qui aurait eu lieu sous l'empire de la loi du 29 juin 1894, antérieurement à celle du 19 décembre, vote dans lequel le recours à la Commission arbitrale aurait réuni une majorité relative dépassant le quart des inscrits. Ce vote doit être considéré comme n'ayant que la valeur d'un premier tour et il y a lieu, en pareille hypothèse, de procéder à un second tour de vote, comme il est dit à l'article précédent.

10. Ce ne sera, dans tous les cas, qu'après avoir définitivement voté le recours dans les conditions qui viennent d'être indiquées aux paragraphes 7 à 9 ci-dessus qu'on procédera à l'application de l'article 11 du décret pour la désignation et l'élection des membres adjoints de la Commission arbitrale, puis à l'application de l'article 14 pour l'envoi du dossier à ladite Commission.

11. Vous remarquerez que c'est exclusivement dans le cas de mines où le recours à la Commission arbitrale a déjà été rejeté et dont il a été traité au paragraphe 9, que s'appliquent les dispositions de la loi du 19 décembre stipulant l'arrêt des opérations de liquidation.

J'adresse directement ampliation de la présente circulaire aux Ingénieurs des mines.

Vous voudrez bien la faire notifier sans retard à chacun des exploitants de mines de votre département. Je vous en envoie, à cet effet, le nombre nécessaire.

Je vous prie d'ailleurs de vouloir bien m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Louis BARTHOU.

LOI DU 19 DÉCEMBRE 1894

portant rectification de la loi du 29 juin 1894, sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.

ARTICLE UNIQUE.

Le délai fixé pour l'application de la loi du 29 juin 1894, par ses articles 1 et 24, est prorogé jusqu'au 1er juillet 1895.

La Commission instituée en vertu de l'article 26 de la loi précitée sera valablement saisie lorsque le recours prévu par l'article 24, paragraphe 2, de ladite loi aura été voté à la majorité des suffrages exprimés, à un premier ou à un second tour, pourvu que cette majorité soit supérieure au quart des inscrits et sous la réserve que le vote soit émis avant le jugement homologuant le rapport du liquidateur.

Les opérations pour les votes à émettre en vertu de l'alinéa précédent et ceux nécessaires à la désignation des membres adjoints de la Commission arbitrale seront faites suivant les formes prévues par le décret du 25 juillet 1894, en tout ce qui n'est pas contraire à la présente loi.

Le recours à la Commission arbitrale en vertu de la présente loi arrête et annule toutes opérations de liquidation qui seraient en cours.

PERSONNEL

(N° 50)

(Décembre 1894)

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 26 novembre 1894. — **M. Loiseleur**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Tarbes.

Arrêté du 3 décembre. — **M. Morlière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de l'entretien et de la surveillance de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Charron** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la

Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur attaché au service de l'exploitation, à la résidence de Bordeaux.

Arrêté du 4 décembre. — M. **Solacroup** (Émile), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du matériel et de la traction, à la résidence de Paris.

2° DÉMISSION.

Décret du 28 novembre 1894. — Est acceptée la démission de M. **Arnould** (Marcel), Élève-Ingénieur de 3e classe, à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Delon** (Fabien), Sous-Ingénieur	25 déc. 1894

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Martin de Beaucé**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	25 avril 1893
M. **Francfort**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	1er nov. 1894
M. **Thoyot**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite	9 déc. 1894
M. **Aucour**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	13 déc. 1894

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 15 octobre 1894. — M. **Imbeaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Nancy, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est chargé, à la même résidence, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Buffet**, mis en congé, savoir :

1° Service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle — arrondissement du Sud;

2ᵉ Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux** — 1ᵉʳ arrondissement (Ligne de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent).

Arrêté du 31 octobre. — Un service de Contrôle est créé pour les études de la ligne de Boghari à Laghouat (réseau de l'Ouest-Algérien).

Ce service est placé dans les attributions de M. **Godard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

Idem. — Un service de Contrôle est créé pour les études de la ligne de Tlemcen à Lalla-Maghnia et à la frontière du Maroc (réseau de l'Ouest-Algérien).

Ce service est placé dans les attributions de M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

Décret du 12 novembre. — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 2ᵉ classe, Directeur du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est nommé Membre de la Commission militaire supérieure des chemins de fer, en remplacement de M. **Le Royer de la Tournerie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 17 novembre. — Le service du Contrôle des études et travaux et de la voie des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, qui forme actuellement un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire, est réparti comme il suit, en deux arrondissements :

1ᵉʳ *Arrondissement :*

Ligne d'Auteuil — chemin de fer de petite ceinture et ses raccordements avec la gare du Nord;

Ligne du Pont de l'Alma aux Moulineaux — section comprise entre le pont de l'Alma et Javel (Contrôle de la voie et des bâtiments);

Prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la place Médicis;

M. **Alby**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, à Paris.

2ᵉ *Arrondissement :*

Ligne des Moulineaux — *intra muros* (Contrôle des travaux neufs);

Ligne de Courcelles à Passy et au Champ de Mars;

M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Paris, déjà

attaché au service de la 3e section de la navigation de la Seine, à la Commission des annonces des crues et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Chabert**.

Arrêté du 22 novembre. — Le service de construction et de Contrôle de travaux des chemins de fer de Saint-Georges à Évreux, d'Évreux au Neubourg et du Neubourg à Glos-Montfort (M. **Cordier**, Ingénieur en Chef, à Évreux), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — M. **Delage**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Limoges, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne et au service de liquidation d'entreprises du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac, est attaché, en outre, au service des études de la ligne d'Uzerche à Tulle (M. **Tourtay**, Ingénieur en Chef à Aurillac), en remplacement de M. **Draux**, précédemment chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 23 novembre. — M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service du nivellement général de la France, est nommé Professeur de Géométrie descriptive et de stéréotomie aux cours préparatoires de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Pillet**.

Idem. — Le service du Contrôle de la ligne d'Orange à l'Isle-sur-Sorgues (réseau Paris-Lyon-Méditerranée) est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 7e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 7e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 4e circonscription d'Inspecteur particulier (M. **Baudoin**);

4° Pour la surveillance administrative : au commissariat de Cavaillon pour la partie comprise entre Orange (disque avancé côté Jonquières) et l'Isle-sur-Sorgues, y compris la gare de Carpentras depuis le disque avancé côté de Sorgues; au commissariat d'Avignon pour la partie comprise depuis la gare d'Orange jusqu'au disque avancé côté de Jonquières.

En outre, la section d'Avignon à Thor, de la ligne d'Avignon

à Cavaillon, est distraite des attributions du Commissariat de Cavaillon et rattachée au Commissariat d'Avignon.

Arrêté du 26 novembre. — M. **Lévy** (Maurice), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Bazin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 3 décembre. — M. **Vidal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Dieppe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, au service maritime du même département — 2e section et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, est chargé, à la résidence de Bordeaux, du 4e arrondissement du service maritime du département de la Gironde, en remplacement de M. **Charron**, mis en congé renouvelable.

Idem. — M. **Garreta**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie du port, des quais et entrepôts du port de Beyrouth, est remis en activité et chargé, à la résidence de Dieppe, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Vidal**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Seine-Inférieure — arrondissement du Nord-Ouest;

2° Service maritime du même département—2e section (1er arrondissement);

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas** — 2e arrondissement (Ligne de Dieppe au Havre — section comprise entre la ligne de Motteville à Saint-Valery).

Idem. — Les services ci-après désignés sont replacés dans les attributions de M. **Hémardinquer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Nancy, savoir :

1° Service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle — arrondissement du Centre;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux** — 2e Arrrondissement (Ligne de Neufchâteau à Barisey-la-Côte).

M. **Hémardinquer** reste d'ailleurs chargé du 2e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Autonne**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Lyon, au service ordinaire du départe-

ment du Rhône et aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Petit** et **Tavernier**, est chargé, en outre, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Fontaneilles**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service de la navigation du Rhône — 1er arrondissement;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Girardon** — 2e arrondissement (Ligne de Lozanne à Paray-le-Monial — section comprise entre la limite du département de Saône-et-Loire et Paray-le-Monial).

Arrêté du 3 décembre. — Les trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de la navigation de la Saône sont réorganisés comme il suit :

1er *Arrondissement.*

De l'entrée de Lyon au pont de Belleville.
M. **Tavernier** (René), Ingénieur ordinaire à Lyon.

2e *Arrondissement.*

Du pont de Belleville à l'écluse d'Heuilley (exclusivement).
M. **Variot**, Sous-Ingénieur à Chalon-sur-Saône.

3e *Arrondissement.*

De l'écluse d'Heuilley (inclusivement) à Jonvelle.
M. **Trouvelot**, Ingénieur ordinaire à Vesoul.

Idem. — M. **Tavernier** (René), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Lyon, au service ordinaire du département du Rhône et aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Petit** et **Girardon**, est chargé, en outre, du 1er arrondissement du service de la navigation de la Saône (Réorganisation).

Décision du 4 décembre. — M. **Herpin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Ministère de la Marine, en qualité de Directeur du service des Travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, prend le titre de faisant fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 10 décembre. — M. **Cameré**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du service de la 3e sec-

tion de la navigation de la Seine, est chargé, en outre, de l'étude des questions générales se rattachant à la pêche fluviale.

Arrêté du 10 décembre. — L'emploi spécial d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment occupé par M. **Clerc**, à la résidence de Limoges, est supprimé.

Les lignes de chemins de fer ci-après désignées, comprises dans l'ancien service de M. **Clerc**, sont réparties ainsi qu'il suit entre MM. les Ingénieurs en Chef **Draux**, **Jullien** et **Séjourné**, savoir :

I. Lignes de :

Limoges à Brive par Uzerche.	Liquidation d'entreprises.
Montluçon à Eygurande . . .	Règlement des affaires contentieuses.
Vieilleville à Bourganeuf. . .	Règlement des affaires contentieuses.
Saint-Sébastien à Guéret . . .	Règlement des affaires contentieuses.
Laqueuille au Mont-Dore . . .	Études et travaux.
Saint-Éloi à Pauniat.	Études et travaux.
Gouttières à Létrade	Contrôle de travaux.

M. **Draux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Angoulême.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer, confié à M. **Draux**, est porté de 3 à 4.

Le 4e arrondissement, comprenant les lignes ci-dessus désignées, est confié à M. **Guillaume**, Sous-Ingénieur, à Limoges.

II. *Lignes* de :

Felletin à Bourganeuf.	Études et travaux.
Felletin à Ussel	Études et travaux.

M. **Jullien**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Limoges.

Les lignes ci-dessus désignées, qui formaient le 2e arrondissement du service de M. **Clerc**, sont rattachées à l'arrondissement unique du service de M. l'Ingénieur en Chef **Jullien** (M. **Delage**, Ingénieur de 2e classe, à Limoges).

III. Lignes de :

Largnac à Vendes.	Liquidation d'entreprises.
Vendes à Mauriac.	Liquidation d'entreprises.

Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis. — Contrôle de travaux.

Ussel à Bort	Études.
Bort à Neussargues	Études.

M. **Séjourné**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Mende.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Séjourné**, est porté de 2 à 4.

Les 3e et 4e arrondissements sont constitués comme il suit :

3e Arrondissement.

Lignes de : Largnac à Vendes;
Vendes à Mauriac;
Ussel à Bort;
Bort à Neussargues — section comprise dans l'arrondissement de Mauriac.

M. **Boisnier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Mauriac.

4e Arrondissement.

Lignes de : Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis;
Bort à Neussargues — section comprise dans l'arrondissement de Murat.

M. **Picard** (François), Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Murat.

Arrêté du 10 décembre.— Un service de Contrôle est créé pour les études de la ligne d'Uzerche à Bugeat concédée, à titre éventuel, à la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Tourtay**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Aurillac, déjà chargé du service des lignes de Tulle à Aurillac et d'Uzerche à Tulle.

Idem. — M. **Nicolle** (Alexis), Conducteur principal attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, est chargé, à la résidence de Vienne, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Isère, en remplacement de M. **Bergier**, décédé.

M. **Nicolle** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 17 décembre. — M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Mantes, est chargé de l'intérim du 3e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Seine, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Clerc**.

Arrêté du 17 décembre. — M. **Rogier** (Jacques), Conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Romorantin, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département

de Loir-et-Cher, en remplacement de M. **Thérel**, appelé à une autre destination.

M. **Rogier** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 17 décembre. — La limite des circonscriptions de Constantine et de Bône (service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Constantine) coïncidera, en ce qui concerne le chemin de grande communication n° 1, avec la limite des communes mixtes de Klenchela et de la Meskiana (borne 24 kilomètres au sud d'Aïn-Beïda).

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 novembre 1894. — **Mangou** (Auguste), Commis, Concours de 1893, n° 97, Vendée, service ordinaire.

3 décembre. — M. **Marais** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 64, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

4 décembre. — M. **Thillière** (Léon), Commis, Concours de 1893, n° 108, Loire, service municipal de la Ville de Saint-Étienne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 décembre. — M. **Monceu** (Jean), Commis, Concours de 1893, n° 37, Haute-Savoie, service ordinaire.

11 décembre. — M. **Passeleau** (Georges), Commis, Concours de 1893, n° 34, Nièvre, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

19 décembre. — M. **Tupinier** (Paul), Commis, Concours de 1892, n° 58, Côte-d'Or, service ordinaire.

2° CONGÉ.

19 décembre 1894. — Un congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles, est accordé à M. **Brandicourt** (Virgile), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 novembre 1894. — M. **Borrel** (Jules), Conducteur de 3° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur de travaux, au service du canal latéral à la Garonne, à la résidence d'Agen.

Idem. — M. **Espérou** (Isidore), Conducteur de 3° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de section, au canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse.

10 décembre. — M. **Rivière** (Auguste), Conducteur de 2° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Rédacteur au secrétariat du service de l'entretien et de la surveillance, à la résidence de Paris.

12 décembre. — M. **Doléac** (Ulysse), Conducteur de 2° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de Bureau de la statistique du mouvement, à la résidence de Bordeaux.

18 décembre. — M. **Bonnehon** (Auguste), Conducteur de 2° classe, en congé renouvelable au service du chemin de fer central de Pernambuco (Brésil), est autorisé à entrer au service du chemin de fer de Timbaûba à Nova-Cruz, dans l'État de Parahyba-do-Norte, à la résidence de Parahyba-do-Norte.

4° DISPONIBILITÉ.

3 *décembre* 1894. — M. **Bougeard** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an, pour raisons de santé.

19 *décembre*. — M. **Cocusse** (Eugène), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉMISSION.

28 *novembre* 1894. — Est acceptée la démission de M. **Rollandin** (Claude), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département d'Alger.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Rouland** (Félix), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime — 2e section	1er janv. 1895
M. **Grimaud** (Auguste), Conducteur principal, Allier, service ordinaire et service de la navigation de l'Allier	1er janv. 1895
M. **Dumesnil** (Michel), Conducteur principal, Finistère, service ordinaire et maritime	1er janv. 1895
M. **Brochard** (Paul), Conducteur de 1re classe, Maine-et-Loire, service ordinaire	1er janv. 1895

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Fuzier-Perrin** (Étienne), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles. . .	14 août 1894
M. **Alias** (Henri), Conducteur de 3e classe, Aude, service ordinaire.	2 nov. 1894
M. **Ollivier** (Aristide), Conducteur principal, Var, service ordinaire.	9 nov. 1894
M. **Dieudonné** (Alfred), Conducteur principal, Ariège, service des études des chemins de fer des Pyrénées-Centrales	25 nov. 1894

Date du décès.

M. **Rebufat** (Michel), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée . . . . 5 déc. 1894

8° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *novembre* 1894. — M. **Portal** (Henri), Conducteur de 3° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, même département.

Idem. — M. **Mathieu** (Louis), Conducteur de 4° classe, détaché au service municipal de la Ville de Marseille, est attaché au service ordinaire du département du Var.

28 *novembre.* — M. **Gamel** (Antoine), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département du Tarn, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn.

29 *novembre.* — M. **Jacquinot** (Emilien), Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, passe dans le département de l'Aube, même service.

30 *novembre.* — M. **Gaillard** (Claude), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Cluses au Fayet.

10 *décembre.* — M. **Schultz** (Théophile), Conducteur de 2° classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Champenois** (Arthur), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

Idem. — M. **Ganivet** (Auguste), Conducteur de 2° classe, atta-

ché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, passe dans le département de la Seine, même service.

10 *décembre*.— MM. **Thierry** (Jean-Baptiste) et **Quentel** (Joseph), Conducteurs de 4e classe, attachés, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, passent dans le département de la Seine, même service.

Idem. — M. **Canavy** (Lucien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Gérardin** (Félix), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

Idem. — M. **Proux** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé pour exercer les fonctions d'Inspecteur départemental stagiaire du Travail dans l'Industrie et nommé Inspecteur titulaire, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Vasseur** (Lucien), Conducteur de 4e classe, en congé pour exercer les fonctions d'Inspecteur départemental stagiaire du Travail dans l'Industrie et nommé Inspecteur titulaire, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

11 *décembre*. — M. **Burg** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, même département.

19 *décembre*. — M. **Lecorvaisier** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, passe au service maritime du département du Finistère.

Idem. — M. **Dupré** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

19 *décembre.* — M. **Tanon-Pélissier** (Aimé), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Isère, au service ordinaire et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

21 *décembre.* — M. **Yvinec** (Armand), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département du Finistère, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Riou** (Henri), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère, passe au service maritime du même département.

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 51)

[10 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Binic, conformément aux dispositions du projet dressé, à la date des 27-28 juin 1892, par les ingénieurs du département des Côtes-du-Nord ;

2° La dépense, évaluée à 250.000 francs, sera prélevée, jusqu'à concurrence de 165.000 francs, sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes ;

3° Il est pris acte des offres faites, par la chambre de commerce de Saint-Brieuc, suivant délibération en date du 20 septembre 1892, et, par le conseil municipal de Binic, suivant délibération en date du 25 septembre 1892, de concourir à la dépense par des subventions respectivement fixées à 65.000 francs et à 20.000 francs.

(N° 52)

[24 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° L'article 2 du cahier des charges applicable à la ligne de tramway d'El-Affroun à Marengo (département d'Alger) et annexé

au décret du 16 janvier 1892, déjà modifié par le décret du 13 octobre 1893, est modifié de la manière suivante :

Les mots « Elle suivra l'accotement (côté sud) du chemin de grande communication n° 3 A jusqu'à l'entrée du village de Marengo » sont remplacés par « Elle suivra l'accotement (côté sud) du chemin de grande communication n° 3 A jusqu'aux environs du village de Marengo, puis elle sera établie parallèlement à ce chemin qu'elle traversera ensuite, à niveau, à l'entrée du village;

2° L'article 11 du même cahier des charges est modifié de la manière suivante :

Les mots « Et à l'entrée de chacun des villages d'Ameur-el-Aïn, de Bourkika et Marengo » seront remplacés par « A l'entrée des villages d'Ameur-el-Aïn et de Marengo et à la sortie du village de Bourkika ».

(N° 53)

[25 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

I. Autorisant l'exécution :

1° De travaux de dragages dans le port de Pont-Audemer et dans le chenal de la Rille maritime (Eure);

2° De travaux de réfection de la digue nord de la Rille, en aval de la Roque.

Le tout conformément aux dispositions des projets en date des 18 décembre 1893-3 janvier 1894 et des 29 décembre 1893-12 janvier 1894.

II. Il est pris acte de l'engagement pris par M. *de la Haie-Jousselin* de contribuer, dans les conditions définies par sa lettre du 9 avril 1894, aux dépenses du projet de réfection de la digue nord, en aval de la Roque.

III. La dépense à la charge de l'État, évaluée 207.000 francs, savoir : 132.000 francs pour les travaux de dragages, 75.000 francs pour les travaux de réfection de digues, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 54)

[6 août 1894]

Décret qui approuve la substitution à MM. Grammont, Bellentant *et* Faye *de la Compagnie des Tramways électriques de Dijon, comme rétrocessionnaire du réseau de Tramways de la ville de Dijon.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. *Grammont, Bellentant* et *Faye* de la société anonyme dite *compagnie des tramways électriques de Dijon*, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement, dans la ville de Dijon, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 18 août 1893.

MM. *Grammont*, *Bellentant* et *Faye* demeureront personnellement et solidairement responsables, avec ladite société, pendant un délai de dix ans à dater du présent décret, des engagements qu'ils ont contractés vis-à-vis de la ville de Dijon.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques de Dijon, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 55)

[12 janvier 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, d'une ligne de tramway entre Vichy et Cusset.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de l'Allier, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des articles de messageries entre Vichy et Cusset.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de six mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — La commune de Cusset est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé le 26 avril 1894 entre le maire de Cusset, agissant au nom de la commune, et M. Lapeyre (Émile) pour la rétrocession du tramway énoncé à l'article 1er ci-dessus conformément aux conditions du cahier des charges annexé à ce traité.

Ledit traité ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, M. Lapeyre (Émile) devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1894 et le 26 du mois d'avril,

Entre les soussignés :

M. Combe (James), maire de la commune de Cusset (Allier), agissant au nom et pour compte de ladite commune, en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways;

2° De la délibération du conseil municipal de Cusset en date du 21 juin 1890,

D'une part;

Et M. Lapeyre (Émile), ingénieur civil, demeurant à Paris, 105, rue Lauriston, agissant au nom et comme fondateur d'une société anonyme en voie de formation;

D'autre part:

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Cusset s'engage à rétrocéder, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et colis de messageries entre Cusset et Vichy.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. Lapeyre déclare accepter cette rétrocession.

Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, du décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions spéciales stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles il déclare expressément souscrire.

Il sera, en conséquence, assujetti envers la commune de Cusset à toutes les obligations imposées à cette commune elle-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est stipulé, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction dudit cahier des charges ont été modifiés ou supprimées les articles ou portions d'articles indiqués ci-dessous à savoir : articles 3, 5, 11, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34 et 37.

La longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage effectué contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie principale; il ne sera pas tenu compte des voies de garage ou des voies d'embranchement.

Art. 4. — M. Lapeyre ne pourra rétrocéder à des tiers l'établissement et l'exploitation de la ligne de tramway faisant l'objet du présent traité sans l'autorisation de la commune de Cusset.

Cette rétrocession devra dans tous les cas être approuvée par décret rendu en Conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Les frais du timbre du présent traité et de toutes annexes ainsi que l'enregistrement sont à la charge de M. Lapeyre.

Art. 6. — Le présent traité ne sera valable et définitif qu'après qu'il aura reçu l'approbation du Gouvernement.

Fait en double exemplaire.

Accepté pour la commune de Cusset :
Le maire autorisé,
COMBE (JAMES).

Accepté :
Le rétrocessionnaire,
E. LAPEYRE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messagerie.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne partira du boulevard Lafayette, à Cusset, sur le chemin d'intérêt commun n° 86, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Chemin d'intérêt commun n° 86 ;

Route nationale n° 106, l'avenue de Lyon, la rue de la Gare;

Place de la Gare à Vichy;

Avenue de la Gare (route Thermale n° 4) jusqu'à l'église Saint-Louis, point terminus.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 56)

[12 janvier 1895]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement d'une ligne de tramway entre Etaples et Paris-Plage.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1[er]. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Etaples et Paris-Plage.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le delai de deux ans à partir de la date du présent décret.

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 27 décembre 1894, entre le préfet du Pas-de-Calais, au nom du département, et M. Charles Prévost, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1894, le 27 décembre,

Entre les soussignés :

M. Alapetite, préfet du Pas-de-Calais, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

1° A la loi du 10 août 1871 ;

2° A la loi du 11 juin 1880 ;

3° Aux délibérations du conseil général, en date des 21 août, 27 avril 1892,

D'une part ;

Et M. Charles Prévost, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Etaples,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Pas-de-Calais concède à M. Charles Prévost, qui accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée qui commencera à courir à partir de la date du décret d'utilité publique et prendra fin le 1er janvier 1944, d'un tramway à traction de chevaux de la gare d'Etaples à Paris-Plage, pour le transport des voyageurs et des messageries, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette ligne sera construite à voie de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — De son côté, M. Charles Prévost s'engage à construire et à exploiter la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 11, 12, 23, 27, 29, 30, 32, les compléments ajoutés aux articles 8, 11 et 14, et la suppression des articles 25 et 34.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 4. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation du tramway que du matériel de provenance française et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 5. — Le concessionnaire s'engage à constituer, dans un délai de six mois à partir de la date du décret d'autorisation, une société anonyme qui se substituera à lui pour l'ensemble de sa concession et qui deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il a contractés.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Arras, les an, jour et mois susdits.

Le concessionnaire,
CH. PRÉVOST.

Le préfet du Pas-de-Calais,
ALAPETITE.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — La ligne partira de la gare d'Etaples et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Commune d'Etaples :

Chemin de grande communication n° 148;

Rue du Général-Obert;

Rue Olibet;

Place Lefebvre;

Chemin de grande communication n° 119;

Commune de Cucq;

Chemin de grande communication n° 119;

Embranchement du chemin de grande communication n° 119, sur Paris-Plage;

Rue de Paris (Station balnéaire de Paris-Plage).

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 57)

[9 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Ville de Paris. — École de médecine. — Serrurerie. — Décompte. — **(Ville de Paris contre sieurs Arnoult et Guibourgé.)**

Cautionnement. — Lorsque l'entrepreneur n'a pu obtenir la restitution de son cautionnement aussitôt après la réception définitive, il a droit à la réparation de la perte d'intérêts que le remboursement tardif lui fait subir (II, A).

Retards de vingt-six mois dans l'exécution des travaux provenant du fait de l'administration; pertes causées à l'entrepreneur résultant de l'augmentation du prix des fers et de la main-d'œuvre; indemnité allouée pour réparation du préjudice en résultant (I).

Mais l'entrepreneur n'a pas droit à une indemnité spéciale pour augmentation de frais généraux et préjudice industriel qu'il ne justifie pas être la conséquence de ces retards (I).

. . . .

I. Sur le recours *de la Ville de Paris :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'experts que des changements importants ont été apportés au cours des travaux dans la reconstruction de l'École de médecine, que de longs retards ont eu lieu dans l'exécution des ouvrages par le fait de l'administration, que les travaux de serrurerie adjugés le 11 octobre 1877 et qui d'après l'expertise auraient dû être achevés dans un espace de quatre ans, si l'entreprise avait suivi une marche normale et régulière, ne l'ont été que le 31 décembre 1883, c'est-à-dire avec un retard de vingt-six mois pendant lesquels l'entreprise de serrurerie a subi

des pertes résultant de l'augmentation du prix des fers et de celui de la main-d'œuvre; que, dans ces circonstances, la Ville de Paris n'est pas fondée à soutenir que les entrepreneurs n'ont pas éprouvé de préjudice et qu'en aucun cas elle ne serait tenue à le réparer;

Mais considérant qu'en outre des sommes allouées par l'arrêté attaqué et représentant l'augmentation du prix des fers et de la main-d'œuvre, le conseil de préfecture a accordé aux entrepreneurs une indemnité de 13.000 francs pour augmentation de leurs frais généraux et préjudice industriel; qu'il ne résulte pas de l'instruction que les retards dont s'agit aient entraîné un accroissement de ces frais, ni apporté de gêne à l'exercice de leur industrie; que, dès lors, il y a lieu de faire droit sur ce point à la requête de la Ville de Paris et de retrancher la somme de 13.000 francs des condamnations par elle encourues;

II. En ce qui concerne le recours incident :

A. *Sur le retard apporté à la remise du cautionnement :*

Considérant que le cautionnement des entrepreneurs devait leur être remboursé à partir de la réception définitive et qu'ils n'en ont obtenu la restitutian que longtemps après; que, dès lors, ils sont fondés à demander à la ville la réparation de la perte d'intérêts que ce remboursement tardif leur a fait éprouver;

B. *Sur les autres conclusions tendant à l'allocation aux entrepreneurs de diverses indemnités supplémentaires;* — (appréciation du conseil de préfecture déclarée exacte);

C. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts alloués aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué :*

Considérant qu'en déclarant, conformément à la demande présentée par ces derniers le 31 mars 1885, que les intérêts des intérêts échus à cette date accroîtraient le capital pour la fixation des intérêts ultérieurs, le conseil de préfecture s'est conformé aux dispositions de l'article 1154 du Code civil; qu'ainsi il y a lieu sur ce point de rejeter les conclusions de la ville;

D. *Sur les conclusions des sieurs Arnould et Guibourgé tendant à l'allocation par le Conseil d'État des intérêts des intérêts des sommes qui leur sont dues :* (demandés les 22 juillet 1890, 28 juillet 1891, 18 octobre 1892, 28 novembre 1893.)... (Indemnité de 29.300f,25 réduite à 16,390f,25. La Ville de Paris tiendra compte aux entrepreneurs de la différence entre les intérêts produits par leur cautionnement et ceux à 5 p. 100 auxquels ils ont droit depuis la réception définitive, jusqu'au 21 octobre 1885. Intérêts

des sommes dues aux sieurs Arnoult et Guibourgé capitalisés aux dates des 22 juillet 1890, 28 juillet 1891, 18 octobre 1892 et 28 novembre 1893. Masse des dépens supportés par moitié.)

(N° 58)

[9 mars 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Route nationale. — Irruption des eaux dans les propriétés riveraines. — Eaux provenant de travaux vicinaux ou particuliers. — Prescription. — (Ministre des travaux publics contre sieur Gorce.)

L'État n'est pas responsable du dommage causé à un riverain par l'irruption des eaux sur sa propriété par un aqueduc construit sous une route nationale encore bien que la construction de l'aqueduc qui sert d'écoulement auxdites eaux remonte à plus de trente ans. — Le dommage résultant de l'invasion des eaux s'est produit depuis moins de trente ans, et il a été directement causé par le travail exécuté de ladite route.

Encore bien que les eaux puissent provenir d'autres travaux publics ou particuliers, leur écoulement par l'aqueduc construit par l'État suffit à engager sa responsabilité sauf son recours contre les auteurs des faits dommageables.

. . . .

CONSIDÉRANT que le ministre des travaux publics fonde son recours sur ce que, d'une part, l'aqueduc établi sous le sol de la route nationale n° 117, existant depuis plus de trente ans avant la demande du sieur Gorce, sans qu'aucune modification y ait jamais été apportée, le propriétaire ne peut avoir d'action contre l'État à raison de l'établissement de cet ouvrage, et, d'autre part, sur ce que l'augmentation du volume des eaux s'écoulant par l'aqueduc ne provenant pas du fait de l'administration, l'État n'a pu encourir aucune responsabilité;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété du sieur Gorce, située en face de l'aqueduc dont s'agit, a été envahie par les eaux auxquelles il livre passage; qu'ainsi les dommages causés à cet immeuble au cours des mois de décembre 1889 et janvier 1890 résultent directement de l'exécution d'un travail public; qu'en admettant que l'exhaussement du chemin vicinal de Saint-Estève à Rivesaltes ou d'autres travaux entrepris

par des particuliers aient eu pour effet d'augmenter le volume des eaux qui s'écoulent dans les fossés de la route nationale, cette circonstance, qui peut donner lieu à un recours de l'administration contre les auteurs des changements apportés à l'ancien état des lieux, n'est pas de nature à faire écarter la responsabilité de l'État; — que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné l'État à payer au sieur Gorce une indemnité, dont l'évaluation d'ailleurs n'est pas contestée... (Rejet.)

(N° 59)

[9 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Éclairage au gaz. — Dommages aux personnes. — Responsabilité. — Compétence. — (Compagnie parisienne du Gaz contre sieur Daubard.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur l'action en indemnité, formée par un allumeur de gaz contre la compagnie concessionnaire de l'éclairage de la commune, à raison de l'accident éprouvé par lui, par suite de la rupture de la console d'une lanterne. — La demande se rattache aux conditions d'exécution ou d'entretien d'un travail public (*).

Mais lorsque la compagnie concessionnaire a traité avec un tiers pour l'installation et l'entretien des appareils d'éclairage, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de l'action en garantie formée par la compagnie concessionnaire contre son sous-traitant.

Accident causé par un défaut d'entretien ou de réparation d'une lanterne à gaz et non par l'imprudence ou la négligence de l'employé; allocation d'une indemnité en argent et d'une rente annuelle et viagère.

. . . .

I. En ce qui concerne *l'arrêté du* 10 *juin* 1890 *sur la compétence :*

(*) Rap. 17 avril 1886, conflit Mougin, *Ann.* 1886, p. 660; — 15 mai 1886, conflit Bordelier, *Ann.* 1886, p. 702; — 7 avril 1886, Garcia, *Arr. du C. d'Et.*, *Ann.* 1887, p. 286; — Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p. 164.

Considérant qu'il appartient au conseil de préfecture de statuer, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, sur les réclamations des particuliers à raison de l'exécution des travaux publics, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les torts et dommages causés aux personnes et ceux éprouvés par les propriétés;

Considérant que le sieur Daubard soutenait, devant le conseil de préfecture, que l'accident éprouvé par lui, le 23 août 1890, a eu pour cause la rupture de la console d'une lanterne établie pour l'éclairage d'une des rues de la commune de Vitry; qu'ainsi sa demande se rattache aux conditions d'exécution ou d'entretien d'un travail public et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré compétent pour statuer sur les conclusions dirigées contre la compagnie concessionnaire de l'Éclairage;

Considérant, d'autre part, que l'action en garantie dirigée contre les sieurs Bizot et Akar comme s'étant chargés, pour le compte de la compagnie requérante, d'installer et d'entretenir les appareils d'éclairage, donne à examiner une difficulté entre l'entrepreneur et un sous-traitant et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'en connaître;

II. *En ce qui concerne l'arrêté du* 9 *février* 1892 *qui a statué sur le fond :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident dont le sieur Daubard a été victime doit être attribué à un défaut d'entretien ou de réparation d'un ouvrage public et non à l'imprudence ou à la négligence de cet employé; qu'ainsi c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a admis la responsabilité de la compagnie parisienne du Gaz et l'a condamnée au payement d'une indemnité;

Sur le recours incident du sieur Daubard :

Considérant qu'il y sera fait droit dans une exacte mesure en allouant, en sus de l'indemnité de 3.000 francs accordée par le conseil de préfecture, une rente annuelle et viagère de 100 francs et en mettant à la charge de la compagnie le payement des arrérages de cette rente à partir du 23 août 1888, jour de l'accident, avec intérêts de ces arrérages aux dates des 23 août 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893;

Sur les intérêts des intérêts : ... (demandés le 4 juillet 1893)... —(Rejet du recours principal. La compagnie payera au sieur Daubard, en sus de la somme de 3.000 francs allouée par le conseil de préfecture, une rente annuelle et viagère de 100 francs,

à dater du 23 août 1889, avec les intérêts des arrérages dus aux dates des 23 août 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893. Le sieur Daubard aura droit, à partir du 4 juillet 1893, aux intérêts des intérêts des arrérages dus aux dates des 23 août 1889, 1890 et 1891. Compagnie du Gaz condamnée aux dépens.)

(N° 60)

[9 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Qualité pour agir. — Chemins vicinaux de grande communication et ordinaires; service vicinal; représentation en justice. — Procédure : communication de la requête. — (Sieurs Moulard, Bergès et dame veuve Bougnol.)

Le service vicinal, simple agent d'exécution des travaux qui lui sont confiés, n'ayant pas de personnalité juridique, ne peut ni ester, ni défendre en justice; si l'agent placé à la tête de ce service peut être appelé devant le conseil de préfecture pour fournir des explications en conformité de l'article 45 de la loi du 22 juillet 1889, il est sans qualité pour défendre aux actions dont le conseil de préfecture est saisi, à raison des travaux vicinaux, et prendre des conclusions devant ce tribunal (*).

En conséquence, si une action est intentée à raison des dommages causés sur le chemin vicinal de grande communication, la requête doit être notifiée à la commune représentée par le préfet à peine de nullité (**) *et cette nullité peut être poursuivie par les demandeurs eux-mêmes* (***).

— Lorsqu'en première instance, l'action en dommage a été poursuivie contre le service vicinal, les demandeurs ne sont pas recevables en appel à prendre pour la première fois des conclusions contre le préfet représentant les communes intéressées au chemin de grande communication dans le tracé duquel a été depuis incorporé le chemin vicinal ordinaire qui a donné lieu au litige.

VU LA REQUÊTE pour le sieur Léon Moulard, le sieur Victor

(*-**-***) Rap. 16 octobre 1888, Chameil, *Ann.* 1889, p. 713 et la note.

Bergès et la dame Eugénie Bergès, veuve Bougnol... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 8 juillet précédent, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales a rejeté la demande d'indemnité qu'ils avaient formée à raison de dommages causés à leurs propriétés par les eaux de la rivière de l'Agli, à la suite de la rupture d'une digue de protection, et les a condamnés à supporter les frais d'expertise s'élevant à la somme de 4.724f,70; — *Ce faisant, attendu* que le dommage provient de l'enlèvement de dépôts, faits sur le chemin, et qui, emportés par les eaux, ont déterminé la rupture de la digue protégeant les propriétés des requérants; qu'ainsi les dommages éprouvés résultent d'une faute du service vicinal qui est tenu de les réparer; que c'est donc avec raison que devant le conseil de préfecture l'action avait été dirigée contre ce service; — condamner l'administration vicinale à payer les indemnités réclamées ainsi que les frais d'expertise et dépens;

Vu la requête supplétive, par laquelle les requérants déclarent que leur recours est formé contre le préfet représentant les communes intéressées au chemin de grande communication n° 7, et concluent : 1° au principal, à la condamnation de ces communes à la réparation des dommages dont s'agit; 2° subsidiairement, à l'annulation de l'arrêté attaqué, par le motif que, si leur action intéressait la commune de Saint-Paul-du-Ferrouillet, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas communiqué leur requête à cette commune, conformément à l'article 6 de la loi du 22 juillet 1889;

. . . .

CONSIDÉRANT que la demande des requérants devant le conseil de préfecture était formée contre le service vicinal à raison de travaux exécutés sur un chemin de la commune de Saint-Paul-de-Ferrouillet et que l'instruction, à laquelle cette demande a donné lieu, s'est poursuivie entre eux et le service vicinal;

Considérant que les conclusions de leur pourvoi devant le Conseil d'État tendent également à la condamnation de l'administration vicinale; qu'ils ont à la vérité déclaré par une requête supplétive que ce pourvoi était formé contre le préfet représentant les communes intéressées au chemin de grande communication n° 7; qu'en outre, et se fondant sur ce que le conseil de préfecture aurait dans les motifs de son arrêté reconnu la responsabilité de la commune de Saint-Paul-de-Ferrouillet à raison des travaux qu'elle a fait exécuter sur le chemin vicinal ordinaire n° 2, ils ont conclu, subsidiairement, à l'annulation de cet

arrêté, faute par le conseil de préfecture d'avoir communiqué leur requête introductive d'instance à cette commune;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à aucun moment, devant le conseil de préfecture, les requérants n'ont attribué les dommages, par eux éprouvés, aux travaux exécutés sur le chemin de grande communication n° 7; que leur demande a été uniquement formée contre l'administration vicinale, à raison des dépôts effectués sur le chemin vicinal ordinaire n° 2, de Saint-Paul-de-Ferrouillet à Cubières; que l'administration vicinale, simple agent d'exécution des travaux qui lui sont confiés, n'a pas de personnalité juridique, qu'elle ne peut ni ester, ni défendre en justice, et que l'agent placé à la tête de ce service, s'il peut être appelé devant le conseil de préfecture pour lui fournir des explications par application de l'article 45 de la loi du 22 juillet 1889, est sans qualité pour défendre aux actions dont le conseil de préfecture est saisi, et pour prendre des conclusions devant lui; qu'ainsi l'action des requérants était en réalité dirigée contre la commune de Saint-Paul et que le conseil de préfecture devait, conformément à l'article 6 de la loi du 22 juillet 1889, ordonner que leur requête serait notifiée à cette commune;

Considérant que le préfet, représentant les communes intéressées au chemin de grande communication n° 7, n'ayant pas été partie dans l'instance engagée devant le conseil de préfecture, les requérants ne sont pas recevables à prendre pour la première fois pour lui des conclusions devant le Conseil d'État; mais qu'ils sont fondés à se prévaloir de ce que les prescriptions de l'article 6 susénoncé n'ont pas été observées et à demander pour ce motif l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Les sieurs Lévis, Moulard, Victor Bergès et la dame Eugénie Bergès, veuve du sieur Bougnol, sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué sur leur demande après instruction régulière.)

(N° 61)

[9 mars 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Introduction de vaches sur la voie ferrée, alors que la haie qui bordait la voie au

droit du champ où ces animaux avaient été laissés en pâture n'était pas discontinue. — Contravention. — Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal et de l'expertise (*). — (Ministre des travaux publics contre sieur Pelé.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé que, dans la nuit du 8 au 9 septembre 1892, 6 vaches appartenant au sieur Pelé se sont introduites sur la voie au point 295km,470 de la ligne de Paris à Brest; qu'il résulte de l'instruction que la haie qui bordait la voie au droit du champ, dans lequel les bestiaux du sieur Pelé avaient été laissés en pâture, n'était pas discontinue; que, dans ces circonstances, le sieur Pelé a commis une contravention aux lois et règlements sur la grande voirie et est passible des peines édictées par l'arrêt du conseil du roi du 16 décembre 1759, rendu applicable aux chemins de fer par l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Sieur Pelé condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal et de l'expertise.)

(N° 62)

[16 mars 1894]

Colonies. — Réunion. — Domaine public. — Servitude d'utilité publique des cinquante pas du roi. — Limites. — (Compagnie du port et du chemin de fer de la Réunion contre consorts Leclerc.)

Décidé que, les parcelles litigieuses étant situées en dehors de la zone des pas géométriques délimitée par le plan d'aligne-

---

(*) Rap., 13 février 1880, Mangematin, *Ann.* 1881, p. 115; — 3 décembre 1886, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1887, p. 542; — 26 décembre 1890, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1892, p. 699.

D'après le procès-verbal des experts, il résulte des constatations que les clôtures, quoique ne présentant pas actuellement des solutions de continuité, sont trop faibles et trop peu fournies pour s'opposer au passage des bestiaux et ne peuvent être considérées que comme délimitatives, et non comme défensives. Rap. Cour de Paris, 1re chambre, Goussard, 29 novembre 1892, Dall. Per. 1993. 2. 472; Conseil d'État, 24 juin 1892, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1893, p. 681.

ment dressé en 1777, l'administration n'est pas fondée à les revendiquer comme faisant partie du domaine public (*).

VU LA REQUÊTE pour la compagnie du port et du chemin de fer de la Réunion, par le Ministre de la marine et des colonies agissant aux droits de ladite compagnie par suite de la déchéance prononcée contre elle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 16 décembre 1887, par lequel le conseil du contentieux administratif de la Réunion a rejeté la demande de la compagnie requérante tendant à ce que les consorts Leclerc soient condamnés à délaisser sans indemnité une parcelle de terrain qu'ils occupent à Saint-Denis, rue des Moulins, et a mis les dépens à sa charge; — *Ce faisant, attendu* que la concession faite à la compagnie requérante en 1876 lui donne la jouissance gratuite pendant quatre-vingt-dix-neuf ans des terrains nécessaires à la construction du chemin de fer sur la ré-

---

(*) Par le fait de la conquête, le roi s'est trouvé, aux colonies, propriétaire de toutes les terres. Il y a exercé, en fait, par des concessions ou des ventes, ce droit de propriété qu'il ne revendiquait qu'en théorie sur les terres de sa domination dans la métropole.

Le domaine public était ainsi confondu au début avec le domaine privé du roi.

Tous les auteurs sont d'accord sur ce point que l'édit de 1566 proclamant l'inaliénabilité du domaine royal n'était pas applicable aux colonies.

L'usage de réserver, dans les concessions de terre, non seulement le rivage de la mer mais encore, au delà de ce rivage, une bande de terrain, qu'on appelait les cinquante pas du roi, s'est établi d'abord aux Antilles. Le plus ancien texte qui reconnaît cet usage comme déjà existant est un arrêt du conseil souverain, pour la Martinique, du 3 mars 1670.

La réserve des pas géométriques s'est introduite à la Réunion par l'usage et non en vertu d'une disposition générale, M. Dufour-Brunet (*De la réserve des pas géométriques à la Réunion*, 1881), indique que depuis 1728, et surtout depuis 1736, la réserve des pas géométriques a été stipulée dans tous les titres de concessions aboutissant au rivage. Or, ni la concession de 1786, ni l'acte de vente (moyennant 15.000 livres) de la même année (qui sont les origines de propriété des requérants) ne font mention de cette réserve. Il en résulte une forte présomption que ces propriétés étaient considérées comme étant en dehors de la zone réservée. Cette présomption est encore accentuée par le fait qu'une nouvelle concession sur le même emplacement a été consentie, sans aucune mention de la réserve, en 1826, c'est-à-dire postérieurement à l'arrêté de 1807 du gouverneur Decaen, arrêté qui a le premier, d'une façon incontestable, proclamé l'inaliénabilité de la zone des pas géométriques.

Voyez Dufour-Brunet (procureur général à Pondichéry) : *Des pas géométriques à la Réunion ;* — Rougon (commissaire de la marine): *Les cinquante pas du roi* (Rev. mar. et col. 1876, t. 51, p. 772) ; — Châtelain : *De la délimitation du rivage de la mer et du mesurage des pas géométriques dans les colonies françaises et en particulier à la Réunion* (Rev. mar. et col. 1886, t. 89).

serve du domaine public dite des pas géométriques; que ces terrains comprennent une parcelle de 87 mètres carrés occupée par les consorts Leclerc; qu'ils possèdent sans droit cette parcelle; qu'en effet la réserve des pas géométriques est inaliénable et imprescriptible tant à raison de son caractère de domaine public qu'en vertu d'un règlement du 9 avril 1754 édicté pour la Réunion par la compagnie des Indes-Orientales, alors souveraine de l'île, et d'un arrêté du 5 mai 1807 émanant du gouverneur qui exerçait à cette époque dans la colonie le pouvoir législatif; que c'est à tort que l'arrêté attaqué déclare que la parcelle litigieuse n'est pas comprise dans les limites des pas géométriques; que le plan de la ville de Saint-Denis dressé en 1774 n'a d'autorité qu'en ce qui concerne l'alignement des rues et non en ce qui touche la délimitation du domaine public; condamner les héritiers Leclerc à délaisser sans indemnité la parcelle dont s'agit; les condamner en outre aux dépens;

Vu l'ordonnance royale du 21 août 1825, art. 160;

Vu le décret du 19 août 1876;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées au pourvoi :

Considérant que les consorts Leclerc sont propriétaires de différents immeubles situés rue des Moulins, dans la ville de Saint-Denis, en vertu d'un acte de vente consentie par les administrateurs de l'île le 31 décembre 1786 et de deux concessions des 27 décembre 1786 et 6 juillet 1826; qu'il résulte de l'instruction que ces immeubles sont situés en dehors de la zone des pas géométriques, telle qu'elle a été délimitée, dans la ville de Saint-Denis, par le plan d'alignement rendu exécutoire par ordonnance des administrateurs de l'île, en date du 14 mai 1877; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil du contentieux administratif a déclaré que l'administration n'était pas fondée à revendiquer comme faisant partie du domaine public les parcelles litigieuses... (Rejet. État condamné aux dépens exposés par les héritiers Leclerc.)

(N° 63)

[16 mars 1894]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Fixation de tracé. — Commission départementale. — Vice de forme. — Enquête.

— *Recours pour excès de pouvoir.* — (Sieurs Péras-Berthet, Chavel et autres.)

Enquête. Avis du commissaire-enquêteur. — *Un avis formulé par le commissaire-enquêteur, dans les termes suivants : « Vu les oppositions et réclamations faites par divers habitants... Considérant que ces observations paraissent peu fondées, émet un avis favorable », satisfait aux prescriptions de l'article 4 de l'ordonnance du 23 août 1835.*

— *Lorsque, sur une première enquête, le conseil municipal rejette le projet présenté par les agents voyers, et qu'il est procédé à la rédaction d'un nouveau projet modifiant le tracé primitif, ce dernier projet doit être soumis à l'enquête.* (*Ordonnance du* 23 *août* 1835, *art.* 2).

Un visa inexact dans la délibération et l'omission de prescriptions imposées par des circulaires ministérielles ne sont pas de nature à entacher de nullité une décision de la commission départementale fixant le tracé d'un chemin vicinal ordinaire.

. . . .

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'examen du procès-verbal d'enquête qu'après avoir clos et signé le registre des déclarations par lui reçues, le commissaire-enquêteur l'a transmis au maire avec son avis motivé; qu'il a été ainsi satisfait aux prescriptions de l'article 4 de l'ordonnance du 23 août 1835;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction qu'à la suite du rejet par le conseil municipal du projet soumis à la première enquête, un nouveau projet a été approuvé par ce conseil; que, dès lors, en soumettant à l'enquête le tracé ainsi modifié, l'administration municipale n'a fait que se conformer aux prescriptions de l'article 2 de l'ordonnance précitée;

Sur les autres griefs :

Considérant que, même en admettant que la décision attaquée ait à tort visé les lois des 21 mai 1836 et 3 mai 1841 et qu'elle ne soit pas conforme aux prescriptions de la circulaire ministérielle en date du 30 septembre 1889, ces faits ne seraient pas de nature à entacher d'irrégularité la délibération susvisée de la commission départementale... (Rejet.)

(N° 64)

[16 mars 1894]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Ligne de Moux à Cannes. — Décompte. — (Sieur Frayssinet.)

Art. 28. — Force majeure. — Ne constituent pas des cas de force majeure susceptibles de donner droit à indemnité : des pluies torrentielles, la fonte des neiges, des cas isolés de choléra (V).

Art. 32. — Travaux retranchés du marché; indemnité pour manque à gagner calculée, non d'après les prévisions du marché, mais d'après les quantités de travaux réellement exécutées, étant donné que l'article 32 *est inapplicable en fait* (*X*).

Art. 32.—*Les fouilles de fondation, payables à un même prix du bordereau, ne formant qu'une seule nature d'ouvrage, doivent être envisagées dans leur ensemble pour déterminer s'il y a eu ou non diminution d'un tiers* (*VII*).

— *Lorsque la mise en régie de l'entrepreneur a été reconnue régulière, on doit, pour apprécier s'il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'article* 32, *faire entrer en ligne de compte les travaux exécutés par la régie* (*X*).

Art. 42. — *Prix nouveaux. — Déblais. — Terrains rencontrés dans l'exécution ne différant pas sensiblement de ceux révélés par les sondages. Rejet* (*IV*).

— *Déblais de tranchées mis en dépôt, contrairement aux indications du mouvement des terres, qui les employaient aux remblais : emprunt devenu nécessaire et exécuté en régie ; indemnité à la charge de l'entrepreneur* (*VI*).

Attachements. — En l'absence d'attachements régulièrement pris, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander que le montant des travaux soit fixé au chiffre résultant de mentions écrites par les ingénieurs, dans le dernier certificat de payement qui lui a été délivré. — Le relevé fourni par les situations mensuelles n'a qu'un caractère provisoire (*III*).

Expertise. — Arrêté ordonnant une expertise réformé sur un point et maintenu sur le reste; expertise régulière (*II*).

*Procédure. — Conseil de préfecture. — Présence, lors de la lecture de l'arrêté, des conseillers ayant jugé. — La circonstance que tous les conseillers qui ont pris part au délibéré et

le commissaire du gouvernement ne seraient pas présents le jour de la lecture de l'arrêté en audience publique, n'est pas de nature à vicier ledit arrêté (I).

Sujétions exceptionnelles : têtuage de moellons à l'aiguille : mode imprévu; indemnité (VIII).

. . . .

I. Sur la requête présentée pour le sieur Frayssinet;

En la forme : — *Sur le moyen tiré de ce que l'un des conseillers de préfecture et le commissaire du gouvernement présents à la séance du* 30 *août* 1888, *dans laquelle il a été donné lecture de la décision attaquée, n'auraient pas assisté aux débats :*

Considérant que, si, aux termes de l'article 9 de la loi du 24 juin 1865, les arrêtés des conseils de préfecture sont prononcés en audience publique, aucune disposition de loi ou de règlement ne prescrit que la décision rendue soit lue en présence de tous les conseillers qui ont pris part au délibéré et du commissaire du gouvernement qui a donné ses conclusions dans l'affaire...

II. Au fond : — *Sur le grief tiré de ce que l'arrêté attaqué serait entaché de nullité, l'expertise sur le vu de laquelle il est intervenu étant irrégulière, et sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise :*

Considérant que si le Conseil d'État a réformé l'arrêté du 20 octobre 1886 en tant qu'il avait donné mission aux experts de dresser le décompte définitif de l'entreprise, d'après les bases de la tierce expertise dans l'instance en résiliation, l'expertise ordonnée par cet arrêté subsiste sur tous les points qui n'ont pas fait l'objet de cette réformation; qu'ainsi le sieur Frayssinet n'est pas fondé à soutenir que la mission donnée aux experts sur ces mêmes points était irrégulière et à demander qu'il soit procédé à une nouvelle expertise;

III. *Sur les conclusions du sieur Frayssinet tendant à ce qu'en l'absence d'attachements régulièrement pris, le montant des travaux qu'il a exécutés avant sa mise en régie soit fixé au chiffre de* 386.602f,78 *conformément aux mentions inscrites par les ingénieurs dans le dernier certificat de payement qui lui a été délivré :*

Considérant que l'indication dans les certificats de payement dressés par les ingénieurs des ouvrages exécutés et des dépenses faites par l'entrepreneur n'est qu'une mesure de comptabilité intérieure destinée à justifier les propositions de payement; que ce relevé est fait d'après les situations mensuelles qui n'ont elles-

mêmes qu'une valeur provisoire; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à s'en prévaloir et qu'il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions de ce chef;

IV. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à la revision des prix fixés pour les déblais des tranchées de Peyriac et d'Azille :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sondages effectués par l'administration ont été poussés jusqu'à la plateforme; que les terrains qu'ils ont révélés n'ont pas sensiblement différé de ceux qui ont été rencontrés dans l'exécution de ce travail et que, si les déblais extraits de sondages provenant de terrains marneux, présentaient, après avoir séjourné à l'air, au moment où l'entrepreneur les a examinés, moins de consistance que les terrains rencontrés dans les couches profondes, cette particularité commune à tous les terrains de cette espèce devait être connue de l'entrepreneur et n'est pas de nature à motiver une dérogation aux dispositions formelles de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales;

V. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation de diverses indemnités à raison des pertes qu'il aurait subies par l'effet de différents cas de force majeure, et sur le recours incident du Ministre des travaux publics tendant à la suppression de l'indemnité allouée par l'arrêté attaqué, à raison de la désorganisation des chantiers par suite d'une épidémie de choléra :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que les pluies torrentielles et la fonte des neiges, dont l'entrepreneur se plaint d'avoir souffert aux mois de décembre et de janvier, n'ont pas constitué des accidents en dehors des prévisions ordinaires et présentant le caractère d'événements de force majeure; que, d'autre part, il n'est pas justifié que les cas isolés de choléra qui se sont déclarés parmi les ouvriers de l'entrepreneur aient présenté un caractère de gravité suffisant pour entraîner, ainsi que le prétend le sieur Frayssinet, la désorganisation des chantiers; que, dans ces circonstances, les faits allégués par l'entrepreneur ne rentrent pas dans les cas de force majeure prévus par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales, et que par suite le ministre est fondé à demander la suppression de l'indemnité de 4.357 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture à l'entrepreneur;

VI. Sur le recours formé par le Ministre des travaux publics;

Sur les conclusions du Ministre tendant à ce qu'il soit retranché du montant du décompte fixé par l'arrêté attaqué une somme

de 5.691 *francs à raison du transport des déblais des tranchées* 17 *et* 27 *non effectué par l'entrepreneur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les transports des déblais des tranchées 17 et 27 n'ont pas été effectués par l'entrepreneur, conformément aux indications du mouvement des terres; que celui-ci en a mis une partie en dépôt aux abords de la gare de Rieux-Peyriac afin d'éviter des transports onéreux et a ainsi obligé l'administration, dans l'exécution des travaux qu'elle a faits en régie, à pratiquer un emprunt pour opérer un remblai;

Considérant que l'arrêté attaqué a exactement tenu compte de la dépense supplémentaire ainsi nécessitée en l'évaluant à la somme de 5.691 francs, mais qu'il a déduit cette somme de l'indemnité de résiliation prononcée par le conseil de préfecture ayant été annulée par décision du Conseil d'État du 28 juin 1889 et l'entrepreneur n'ayant plus droit à aucune indemnité de ce chef, le ministre est fondé à demander que cette somme soit retranchée du décompte des travaux exécutés par l'entrepreneur;

VII. *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à la suppression des indemnités allouées à l'entrepreneur à raison des changements apportés dans les fouilles de fondation :*

Considérant que le devis estimatif prévoyait 7.558 mètres cubes de fouilles de fondations d'ouvrages d'art, rémunérées au bordereau par un prix unique, formant une seule nature d'ouvrage, qui doit être envisagée dans son ensemble au point de vue de l'application de l'article 32; que l'entrepreneur a exécuté personnellement 5.315 mètres cubes de déblais, chiffre supérieur aux deux tiers de la quantité prévue et auquel il conviendrait encore d'ajouter les travaux exécutés par les ingénieurs après l'établissement de la régie; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé, en opérant dans ces travaux une classification contraire aux termes du marché, que l'entrepreneur était fondé pour une certaine partie de ces fouilles à réclamer une indemnité par application des dispositions de l'article 32;

VIII. *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à la suppression d'une somme de* 7.726f,15 *allouée à raison de difficultés imprévues rencontrées dans le têtuage des moellons provenant des carrières de Cannes et de la Gardiole :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces moellons ont présenté en ce qui concerne le têtuage des difficultés en dehors

des prévisions communes des parties contractantes; que, par suite de la nature de ces matériaux l'usage du têtu a entraîné des déchets tels que l'entrepreneur a dû recourir à l'emploi de l'aiguille pour y suppléer; que, dans ces conditions, il était fondé à réclamer à raison de cette sujétion un supplément de prix et que l'arrêté attaqué a fait une exacte appréciation de ce fait en lui allouant une indemnité de 7.726f,65;

IX. *Sur les conclusions du Ministre tendant à la suppression de l'indemnité de résiliation de* 16.673 *francs accordée à l'entrepreneur, à l'exception des allocations relatives aux chefs* 1, 2, 3, 4 *et* 5, *qui doivent être réduites à la somme de* 2.944f,41 *:*

Considérant que la résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur par l'arrêté du 20 octobre 1886 ayant été annulée par décision du Conseil d'État du 28 juin 1889 l'entrepreneur n'a droit de ce chef à aucune indemnité;

Considérant toutefois que le conseil de préfecture a compris dans l'indemnité de résiliation accordée au sieur Frayssinet les sommes auxquelles ce dernier avait droit pour les réclamations qu'il avait présentées sous les chefs 1, 2, 3, 4, 5 au sujet de la privation de bénéfices résultant pour lui de la distraction des travaux de fondation des ponts du Canet et de l'Argent-Double et que la suppression de l'indemnité de résiliation ne saurait porter atteinte aux droits de l'entrepreneur sur ce point;

Mais considérant que les changements apportés aux prévisions du devis relativement aux chefs 1 et 2 n'étant pas de nature à donner lieu à l'application de l'article 32, la privation des bénéfices, causée à l'entrepreneur par la distraction opérée, doit être calculée pour ces ouvrages, non pas d'après les prévisions du devis, mais d'après les quantités de travaux réellement exécutées: qu'en appliquant à ces quantités les bases proposées par le tiers expert il y a lieu de réduire, ainsi que le demande le ministre, au chiffre de 660f,17 l'indemnité allouée sous le premier chef et à 199f,79 celle accordée pour le second chef, et de fixer par suite à 2.944 francs au lieu de 3.313f,56 l'indemnité accordée par l'arrêté attaqué pour ces cinq articles;

X. *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à ce que les indemnités allouées à l'entrepreneur pour les travaux prévus sous les articles* 9, 10, 11, 12, 13 *et* 15 *soient supprimées en réservant les droits de l'entrepreneur au cas où il apparaîtrait, en tenant compte des travaux exécutés par la régie, que le sieur Frayssinet est fondé à se prévaloir des dispositions de l'article* 32 *:*

Considérant que l'arrêté attaqué a décidé que les modifications aux prévisions du marché apportées à ces ouvrages par l'administration étaient, au moment où la résiliation a été pronononcée au profit de l'entrepreneur, de nature à lui donner droit d'obtenir une indemnité par application des dispositions de l'article 32;

Mais considérant que la décision du Conseil d'État du 28 juin 1889 ayant annulé la résiliation de l'entreprise et validé la mise en régie il y a lieu, pour apprécier si l'entrepreneur est fondé à se prévaloir des dispositions de l'article 32 précité de faire entrer en ligne de compte les travaux exécutés par l'administration après la mise en régie pour achever l'entreprise; qu'ainsi il convient de prescrire, en l'état, la suppression des indemnités allouées sous ces cinq articles à l'entrepreneur et de renvoyer le sieur Frayssinet devant le ministre, et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture pour vérifier, lorsque sera dressé le décompte des travaux exécutés par la régie, si les changements apportés par l'administration aux prévisions du marché ont excédé de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif, pour chacun des ouvrages mentionnés aux articles cidessus et fixer dans le cas de l'affirmative l'indemnité à laquelle l'entrepreneur peut avoir droit;

XI. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de l'affaire de partager, conformément aux conclusions du Ministre des travaux publics, par moitié entre les parties les frais d'expertise et de tierce-expertise liquidés par le conseil de préfecture... (Les allocations fixées par l'arrêté attaqué sont d'une part réduites des sommes suivantes qui ont été attribuées à tort à l'entrepreneur : 1° 2.075 francs attribués à raison des changements apportés aux prévisions du marché dans les fouilles des fondations d'ouvrages d'art; 2° 4.357 francs accordés à raison du préjudice qu'il aurait souffert par suite de l'invasion des chantiers par une épidémie de choléra; 3° 5.691 francs représentant le coût du transport des déblais non effectué par l'entrepreneur; 4° des sommes allouées à titre d'indemnité de résiliation, réserve faite des indemnités auxquelles le sieur Frayssinet peut avoir droit pour les réclamations qu'il a présentées sous les articles 9, 10, 11, 12 13 et 15; elles seront, d'autre part, augmentées d'une somme de 2.944 francs représentant la privation de bénéfices causée à l'entrepreneur par la distraction des travaux de fondation des ponts du Canet et de l'Argent-Double qui avait été

comprise à tort dans le montant de l'indemnité de résiliation supprimée; en conséquence, le montant des sommes dues au sieur Frayssinet pour les travaux exécutés par lui avant sa mise en régie est fixé à 342.707f,45; en cas de contestation sur le règlement des articles 9, 10, 11, 12, 13 et 15 précités les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour faire déterminer si les modifications apportées par l'administration aux ouvrages indiqués aux articles précités ont été, en tenant compte des travaux de même nature, exécutés en régie par l'administration, d'une importance suffisante pour ouvrir un droit à indemnité au profit de l'entrepreneur par application des dispositions de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales. Arrêté réformé. Surplus des conclusions des parties rejeté. Frais d'expertise et de tierce expertise supportés par moitié).

(N° 65)

[16 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Abattoirs. — Décompte.
(Sieur Rome contre ville d'Issoire.)

Mise en régie. — Formalités. — Décidé qu'il appartenait au préfet, conformément au cahier des charges, de prononcer la régie (Sieur Rome, 1re esp.).

— Décidé qu'aux termes du cahier des charges le délai de dix jours entre la mise en demeure et la mise en régie a pu être réduit à deux jours, vu l'urgence (sieur Rome, 1re esp.).

— Refus de l'entrepreneur de se conformer aux dispositions du cahier des charges et aux ordres de service de l'architecte; mise en régie justifiée (sieur Rome, 1re esp.).

— Une lettre par laquelle l'architecte prévient l'entrepreneur que le décompte de son entreprise est à sa disposition au greffe du conseil de préfecture, sans aucune indication sur les dispositions du décompte, ne saurait tenir lieu de la présentation prescrite par le cahier des charges; en conséquence, cette lettre n'a pu faire courir le délai imparti à l'entrepreneur pour présenter ses observations (Ville d'Issoire, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Rome contre ville d'Issoire.*)

CONSIDÉRANT que, d'après l'article 33 du cahier des charges de l'entreprise, il appartenait au préfet de mettre l'entrepreneur en demeure de satisfaire aux dispositions du devis et aux ordres de l'architecte, et d'ordonner au besoin l'établissement d'une régie; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à soutenir que ces mesures ne pouvaient être prises que par le maire;

Considérant, d'une part, que, bien que le délai accordé à l'entrepreneur par l'arrêté de mise en demeure doive être de dix jours, ce délai peut, d'après l'article précité du cahier des charges, être abrégé en cas d'urgence; que, si l'arrêté préfectoral du 29 août 1888 a mis le sieur Rome en demeure de satisfaire aux ordres de service de l'architecte dans un délai moindre de dix jours, cet arrêté constate que la situation créée par l'entrepreneur ne pouvait se prolonger plus longtemps sans compromettre les intérêts de la ville; que, d'ailleurs, la mise en régie n'a été prononcée que le 13 septembre 1888; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à soutenir qu'elle a été prononcée irrégulièrement;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que la régie a été rendue nécessaire par le refus de l'entrepreneur de se conformer aux dispositions du cahier des charges et aux ordres de service de l'architecte; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture lui a refusé toute indemnité... (Rejet avec dépens.)

2e ESPÈCE. — (*Ville d'Issoire contre sieur Rome.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'à l'appui de son pourvoi la ville d'Issoire soutient que le conseil de préfecture aurait dû rejeter comme tardive la réclamation formée par le sieur Rome contre le décompte de son entreprise dressé par l'architecte municipal;

Considérant que, d'après l'article 38 du cahier des charges de l'entreprise, le décompte avec les métrés et les pièces à l'appui devait être présenté sans déplacement à l'acceptation de l'entrepreneur et qu'il devait être dressé procès-verbal de la présentation et des circonstances qui l'avaient accompagnée.

Considérant que, si le sieur Rome a été prévenu, le 18 mars 1890, par une lettre de l'architecte, que le décompte de son entreprise était à sa disposition au greffe du conseil de préfecture, cette lettre, dans laquelle aucune indication ne lui était

donnée sur les dispositions du décompte, ne saurait tenir lieu de la présentation prescrite par l'article 38 précité et ne pouvait faire courir contre l'entrepreneur le délai qui lui était imparti pour présenter ses réclamations; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que l'entrepreneur avait, dès le mois de novembre 1889, présenté au maire d'Issoire un décompte de ses travaux se montant à une somme supérieure à celle qui lui a été offerte par la ville, et que, sur le refus du maire d'accepter ce décompte, il avait saisi le conseil de préfecture de sa réclamation; que, dans ces circonstances, il ne peut être considéré comme ayant accepté par son silence les offres de la ville d'Issoire; que, dès lors, c'est avec raison que, sans s'arrêter à la fin de non recevoir opposée par la ville, le conseil de préfecture a ordonné une expertise pour apprécier la valeur des travaux exécutés par le sieur Rome... (Rejet avec dépens.)

(N° 66)

[16 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux ordinaires. — Décompte. — (Sieur Brivady contre commune de Saint-Césaire.)

Art. 32. Dépassement de plus d'un tiers dans les déblais de rochers. — Indemnité allouée, mais calculée exclusivement sur les quantités excédant les chiffres prévus (II).

Diminution de plus d'un sixième non réalisée. Rejet (III).

Art. 34. Prétendue cessation absolue des travaux. Rejet. Le travail a été achevé complètement (III).

Décompte. — Lorsque l'entrepreneur refuse d'accepter le décompte présenté par les agents voyers, il n'est pas fondé à demander que le maître de l'ouvrage lui paie les quantités portées audit décompte, alors que l'expertise a fait ressortir l'exagération de ces quantités (I).

. . . .

I. — Sur les conclusions *du sieur Brivady tendant à faire décider que le conseil de préfecture ne pouvait opérer aucune réduction sur les quantités portées au décompte :*

Considérant que le sieur Brivady, qui a refusé d'accepter le décompte dressé par l'agent voyer directeur des travaux, n'est pas fondé à prétendre que la commune restait tenue de lui payer les sommes qui s'y trouvaient inscrites; que, dès lors, celle-ci était recevable, devant le conseil de préfecture, à demander que l'expertise ordonnée sur les réclamations de l'entrepreneur portât sur la vérification des métrés;

Considérant que le sieur Brivady n'établit pas que le cube des déblais exécutés par lui soit supérieur au chiffre de $15.126^{m},725$ fixé par le conseil de préfecture, conformément aux propositions du tiers expert;

II. — *En ce qui concerne les déblais de rocher à la poudre :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et n'est pas, d'ailleurs, contesté, que les déblais exécutés à la poudre dans le rocher dur ont excédé de plus du tiers les quantités prévues; que si, aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur a droit à une indemnité pour le préjudice résultant des modifications apportées au projet, il n'est fondé à réclamer un supplément de prix que sur les quantités excédant les chiffres prévus;

Considérant, d'autre part, qu'il n'établit pas qu'en lui allouant $1^{f},50$ par mètre cube pour les déblais de $0^{f},40$ pour les fossés, le conseil de préfecture n'ait pas fait une juste appréciation de l'indemnité qui lui est due;

III. — *Sur la demande d'indemnité pour diminution dans la masse des travaux prévus :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que l'ouvrage entrepris par le sieur Brivady a été achevé; qu'ainsi ce dernier ne peut se prévaloir de l'article 34 des clauses et conditions générales pour demander une indemnité à raison de la cessation absolue des travaux; — et, d'autre part, que les modifications apportées au projet n'ont pas eu pour effet de diminuer de plus d'un sixième le montant de l'entreprise; que, par suite, il y a lieu de rejeter ce chef de réclamation;

IV. — *Sur les conclusions de la commune tendant à obtenir la capitalisation des intérêts à elle dus par le sieur Brivady :*

... (Capitalisation demandée les 12 décembre 1890 et 6 décembre 1892)... (Rejet. Intérêts capitalisés aux dates des 12 décembre 1890 et 6 décembre 1892. Dépens à la charge du sieur Brivady.)

(N° 67)

[16 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes. — Réservoir d'alimentation d'une ville en éau potable. — (Ville de Roanne contre héritiers Montroussier et Pastries et sieur Pignot.)

Cultivateur tué par une explosion de mine tirée de chantiers de travaux exécutés en régie sous les ordres des agents du service municipal. Condamnation de la ville à des dommages-intérêts envers la veuve et l'enfant même de la victime.

La circonstance que les ouvriers travaillant en régie sur les chantiers de la ville auraient été procurés à celle-ci par un de ses entrepreneurs, n'est pas de nature à entraîner la responsabilité de celui-ci.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Montroussier a été tué, sur le chemin vicinal et à 197 mètres des chantiers de la ville, par une pierre projetée dans l'explosion d'une mine; que cet accident ne saurait être considéré comme un événement de force majeure; qu'ainsi c'est à bon droit qu'une indemnité a été allouée par le conseil de préfecture aux héritiers du sieur Montroussier et que ni ceux-ci ni la ville ne justifient qu'en la fixant à 30.000 francs le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation du préjudice causé;

Considérant, d'autre part, que les travaux qui ont donné lieu à l'accident étaient exécutés en régie sous la direction et la surveillance exclusives des agents du service municipal et que la circonstance que les ouvriers étaient procurés à la ville par les sieurs Pastries et Pignot n'est pas de nature à engager la responsabilité de ces entrepreneurs; qu'ainsi c'est avec raison qu'ils ont été mis hors de cause; mais qu'ils ne justifient d'aucun préjudice pouvant leur donner, en outre, droit à des dommages intérêts;

Sur les intérêts des intérêts : — ..... (régulièrement réclamés les 29 juin 1891 et 11 novembre 1892.)... (Recours principal et incidents rejetés. Intérêts capitalisés aux 29 juin 1891 et 11 novembre 1892. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 68)

[16 mars 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Déversement d'égouts dans une rivière. — Usiniers. — (Sieur Mourier contre ville de Saint-Étienne.)

Qualité pour agir. — L'acquéreur d'un immeuble, postérieurement au dommage, n'a pas une action en indemnité alors qu'il n'a pas été subrogé aux droits du vendeur.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que si le dommage dont se plaint le requérant peut être, pour partie tout au moins, attribué à la construction de l'égout de la rue des Passementiers dont les eaux sont déversées dans le Furens en amont du bief de l'usine, cet égout a été exécuté en 1859, que ses effets nuisibles s'étaient révélés avant 1876, époque à laquelle le sieur Mourier est devenu locataire de l'usine et que la situation de la propriété n'a pas été aggravée depuis lors par l'effet des travaux de la ville;

Considérant que le requérant, qui s'est rendu acquéreur en 1887 de l'usine exploitée par lui comme locataire depuis 1876, ne justifie d'aucune cession en sa faveur du droit à indemnité qui a pu s'ouvrir au profit du précédent propriétaire au moment où a été exécuté le travail public dommageable; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Mourier n'était pas recevable, ni en sa qualité de locataire de 1886 à 1887, ni en sa qualité de propriétaire depuis cette époque, à réclamer une indemnité à la ville de Saint-Étienne et qu'il a mis à sa charge les frais de l'expertise... (Rejet avec dépens)

(N° 69)

[16 mars 1894]

Voirie (Grande). — Tramways. — Approbation des projets. — Ministre. — Décision. — (Ville de Périgueux.)

Le ministre des travaux publics n'excède pas ses pouvoirs en

approuvant définitivement le tracé d'un tramway au travers d'un terrain affecté à l'usage de place publique, après accomplissement des formalités prescrites par la loi. — Le ministre a usé des pouvoirs à lui conférés par l'article 32 de la loi du 11 juin 1880.

En présence d'une difficulté sur le caractère du terrain communal à occuper, la décision par laquelle le ministre limite pour le concessionnaire l'obligation de recourir à l'expropriation des parcelles nécessaires aux bâtiments de la station à l'exclusion de l'emplacement des voies ferrées, n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Cette décision ne fait pas obstacle à ce que la ville fasse valoir devant l'autorité compétente les droits qu'elle prétend avoir à une indemnité pour les portions occupées aussi bien par les voies ferrées que par les bâtiments, au cas où elle justifierait que la place en question fait partie du domaine privé municipal.

Vu la requête pour la ville de Périgueux... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une décision, en date du 29 juin 1889, par laquelle le Ministre des travaux publics a approuvé définitivement les travaux exécutés sur la place Francheville pour la construction de la station des tramways et prescrit au concessionnaire de poursuivre l'expropriation du sol occupé par les bâtiments de cette station; — *Ce faisant, attendu* que le ministre, après avoir reconnu, par décision du 29 mars 1888, que les travaux exécutés n'étaient pas conformes aux prescriptions du cahier des charges et mis le concessionnaire en demeure de s'y conformer, est revenu sur sa décision par celle qui est attaquée; qu'il n'appartenait pas au ministre de modifier ni d'étendre les droits que le concessionnaire tenait du décret de concession; que, d'autre part, il ne pouvait déterminer ceux des terrains qui devaient être expropriés et ceux qui étaient légalement frappés de servitude; qu'il a ainsi préjugé la question de savoir si la place Francheville fait partie du domaine privé ou du domaine public de la ville;

Vu les observations présentées par le Ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le décret du 21 décembre 1886 déclarant d'utilité publique l'établissement du tramway n'a pas fixé les détails du projet, mais ne vise que les conditions générales; que les articles 2 et 3 de ce décret, disposent que le nombre et l'emplacement des stations

seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs; que, d'autre part, aux termes de l'article 32 de la loi du 11 juin 1880, les projets d'exécution seront approuvés par le ministre quand la concession est accordée par l'État, et que, d'après l'article 1er du décret du 6 août 1881, les modifications aux projets approuvés ne peuvent être exécutées qu'après l'approbation de la même autorité; qu'il résulte de ces dispositions que le ministre avait le droit de décider qu'une station serait établie place Francheville; qu'en prescrivant l'expropriation des parcelles occupées par les bâtiments de la station, la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce que la ville et le concessionnaire s'entendent pour l'occupation du sol par les voies ferrées;

Vu le décret du 21 décembre 1886, portant déclaration d'utilité publique de l'établissement des tramways à vapeur de Périgueux à Saint-Pardoux et de Périgueux à la Juvénie;

Vu la loi du 11 juin 1880 et les décrets du 18 mai et 6 août 1881;

Sur le moyen tiré *de ce que le Ministre des travaux publics aurait excédé ses pouvoirs en approuvant une modification aux dispositions de la station de la place Francheville telles qu'elles étaient prévues aux plans approuvés par le décret du* 21 *décembre* 1886 *:*

Considérant qu'en approuvant les projets définitifs de la gare des tramways à vapeur sur la place Francheville à Périgueux, par sa décision du 29 juin 1889, et en rapportant celle du 29 mars 1888, le Ministre des travaux publics n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui sont attribués par l'article 32 de la loi du 11 juin 1880, et que la Ville ne justifie d'aucune violation des formes prescrites par la loi; que, dès lors, elle ne saurait demander l'annulation de cette décision;

Sur le moyen tiré de ce que le ministre aurait excédé ses pouvoirs en limitant, pour le concessionnaire l'obligation de recourir à l'expropriation, aux parcelles occupées par les bâtiments de la station :

Considérant que sur ce point la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce que la ville ne fasse valoir devant l'autorité compétente les droits qu'elle prétend avoir à une indemnité, tant pour les portions de la place Francheville occupées par les voies ferrées que pour celles occupées par les bâtiments; que, dès lors, il y a lieu de rejeter la requête... (Rejet.)

(N° 70)

[17 mars 1894]

Voirie (*Grande*). — *Grille d'une gare brisée par des chevaux emportés. Contravention.* — *Pénalité.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Lemoine.)

L'article 11 *de la loi du* 15 *juillet* 1845, *qui punit d'une amende de* 16 *à* 300 *francs les contraventions relatives aux chemins de fer, ne s'applique pas seulement aux contraventions aux lois et règlements de la grande voirie rappelés par l'article* 2, *et aux contraventions nouvelles prévues dans les articles* 3 *à* 11, *mais encore à toutes les autres contraventions non visées par ces deux séries de textes.* — *En conséquence, le fait d'avoir brisé par accident la grille d'une gare ne constitue pas une contravention susceptible d'entraîner la condamnation à l'amende.*

. . . .

Considérant que, pour demander la réformation de l'arrêté attaqué dans celle de ses dispositions par laquelle il a refusé de condamner le sieur Lemoine à l'amende, le Ministre des travaux publics se fonde sur ce que les faits consignés au procès-verbal, qui constituent une contravention à l'article 1er de la loi du 29 floréal an X, seraient passibles d'une amende de 16 à 300 fr., en vertu de l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845;

Mais considérant que cette loi, en déclarant purement et simplement applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie rappelés par son article 2, en a par cela même maintenu toutes les dispositions, y compris celles fixant les pénalités encourues; qu'ainsi, si les articles suivants ont prévu un certain nombre de contraventions nouvelles, c'est à ces contraventions seulement que peut s'appliquer le paragraphe 1er de l'article 11 portant qu'elles seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie; qu'il suit de là que ces contraventions sont aussi les seules qui soient punies des amendes édictées par le paragraphe 2 du même article; que, dès lors, le Ministre des travaux publics n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'aucun texte de loi ou de règlement n'édictait d'amende pour la répression de la contravention reprochée au sieur Lemoine... (Rejet.)

(N° 71)

[13 avril 1894]

Travaux publics. — Canal. — Subvention et garantie d'intérêts — Imputation de dépenses. Compétence. — Recours parallèle. — (Syndicat du canal de Gignac.)

Une convention, passée entre l'État et un syndicat pour assurer la construction d'un canal et stipulant de la part de l'État le payement d'une subvention et d'une garantie d'intérêts, constituant un marché de travaux publics, le conseil de préfecture est seul compétent pour connaître en premier ressort des difficultés que soulève son interprétation. — En conséquence le Conseil d'État ne peut en être directement saisi par la voie du recours pour excès de pouvoir.

Vu : 1° le recours présenté par le syndicat du canal de Gignac, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une décision en date du 30 octobre 1890, par laquelle le Ministre de l'agriculture a refusé d'imputer sur le compte des avances de l'État le traitement d'un agent administratif;

Vu : 2° le recours présenté par le syndicat du canal de Gignac... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une décision en date du 15 novembre 1890, par laquelle le Ministre de l'agriculture n'a consenti à imputer que jusqu'à concurrence d'une somme de 20.000 francs, sur le montant des emprunts garantis par l'État, les honoraires alloués au sieur Ducornot, ingénieur, auteur de l'avant-projet du canal; — *Ce faisant, attendu* que le syndicat du canal de Gignac a été autorisé le 26 juin 1879; qu'une loi du 13 juillet 1882 a déclaré d'utilité publique l'exécution du canal et accordé une subvention de l'État et la garantie d'intérêts en vue des emprunts à contracter pour faire face aux dépenses de premier établissement; que si les opérations du syndicat et sa gestion financière sont soumises, en vertu de ses statuts et de la législation générale, au contrôle et à la surveillance de l'administration supérieure, il n'appartenait pas à celle-ci de s'immiscer dans le choix des agents et dans la fixation de leur traitement; que, notamment en ce qui concerne la nomination du sieur Ducornot

comme agent administratif au traitement annuel de 4.800 francs ainsi que le remboursement au sieur Ducornot des avances faites par lui et l'allocation d'une indemnité pour les premiers travaux d'études du canal, et pour la réunion des souscriptions, le Ministre n'a pu, sans violer les droits appartenant au syndicat en vertu des dispositions législatives et de celles du cahier des charges, — s'opposer à l'exécution des délibérations de l'association syndicale, et refuser d'imputer les sommes dont il s'agit au compte des avances du trésor;

..... CONSIDÉRANT que les décisions par lesquelles le Ministre de l'agriculture a, d'une part, refusé d'imputer au compte de la subvention et de la garantie d'intérêt accordées par l'État, la somme de 4.800 francs représentant le traitement alloué par le syndicat au sieur Ducornot en qualité d'agent administratif, — et, d'autre part, n'a consenti à imputer au même compte que jusqu'à concurrence de 20.000 francs les honoraires votés en faveur dudit sieur Ducornot comme auteur de l'avant-projet du canal, — ont été prises par le Ministre en exécution du contrat intervenu entre l'État et le syndicat requérant, et des conventions financières insérées tant dans la loi du 13 juillet 1882, que dans le cahier des charges, en vue d'assurer la construction d'un canal; que ce contrat et ces conventions constituant un marché de travaux publics, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, aux termes de l'article 4, de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître d'abord des contestations soulevées à l'occasion dudit marché; que les décisions attaquées ne font pas obstacle à ce que le syndicat requérant porte sa demande devant la juridiction compétente, et que, dès lors, il n'est pas recevable à les déférer directement au Conseil d'État par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 72)

[13 avril 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Dragages. — Amélioration de la navigation de la Sarthe. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Lebas et Jacquot.)

Art. 29. — *Déblais imprévus. — Allocation d'une indemnité*

pour extraction de jalle ou argile compacte, non prévue au devis.

— Montant de l'indemnité fixée arbitrairement en l'absence de documents permettant une appréciation rigoureuse.

Art. 49. — Intérêts des sommes dues aux entrepreneurs alloués à compter de l'expiration des trois mois qui ont suivi la réception définitive des travaux.

. . . .

CONSIDÉRANT que le ministre des travaux publics, sans contester le cube d'argile appelée « jalle » extrait par les entrepreneurs, demande la réformation de l'arrêté attaqué comme ayant fixé un prix d'extraction de 2f,50 par mètre cube, supérieur à celui proposé par la majorité des experts, et que de leur côté les sieurs Lebas et Jacquot soutiennent que ce prix est trop faible et doit, conformément aux calculs qui ont été faits par leur expert, être porté à 3 francs;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant la période de travaux qui s'est écoulée du mois de novembre 1883 au mois de janvier 1884, ni les documents fournis par l'administration, ni la comptabilité des entrepreneurs ne permettent de déterminer le nombre d'heures employées aux dragages par les ouvriers des entrepreneurs, ni le cube de jalle extrait pendant cette période; qu'en l'absence de ces éléments, il a été impossible aux experts des deux parties d'évaluer d'une façon rigoureusement exacte la dépense supplémentaire nécessitée par l'extraction des déblais de « jalle » et qu'il n'est pas justifié que le conseil de préfecture, en présence des divergences existant dans leurs évaluations, ait fait une inexacte appréciation de cette dépense en fixant le prix d'extraction du mètre cube de « jalle » à 2f,50;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il résulte de la décision du Conseil d'État du 16 novembre 1888 que les intérêts des sommes allouées aux entrepreneurs doivent courir à leur profit, conformément à l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales, trois mois après la réception définitive des travaux; qu'il est établi par les rapports des experts que cette réception doit être fixée à la date du 28 août 1887; qu'ainsi les intérêts des sommes dues aux entrepreneurs doivent leur être alloués à compter du 28 novembre de la même année.

..... (Recours du ministre et recours incident des entrepreneurs rejetés. Intérêts des sommes restant dues aux entrepreneurs aux dates des 2 juin 1890, 16 novembre 1891, 19 novembre 1892,

20 novembre 1893, capitalisés à chacune de ces dates. Les dépens exposés par les sieurs Lebas et Jacquot seront supportés par l'État à l'exception de ceux du recours incident.)

(N° 73)

[13 avril 1894]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Compétence. — Procédure. — Omission de statuer. — Délai. — Dépens. — (Fabrique de l'église de Ségur.)

Compétence. — Le vice-président du conseil de préfecture n'a pas qualité pour régler les honoraires dus à un architecte. — Cette attribution appartient au conseil de préfecture (Fabrique de l'église de Ségur, 1re esp.).

Lorsqu'un conseil de préfecture saisi d'une demande de règlement d'honoraires a considéré à tort cette demande comme une opposition à un arrêté de taxe du vice-président et l'a rejetée comme tardive, il y a lieu d'annuler l'arrêté et de renvoyer la demande devant le conseil de préfecture (Fabrique de l'église de Ségur, 2e esp.).

Conseil d'État. — Délai. — Recours pour excès de pouvoir formé dans les trois mois à compter de la notification de la décision attaquée : recevabilité (Fabrique de l'église de Ségur, 1re esp.).

Dépens. — En matière de recours pour excès de pouvoir, les frais de timbre et d'enregistrement sont mis à la charge de la partie qui succombe (Fabrique de l'église de Ségur, 1re esp.).

. . . .

1re ESPÈCE. — (*Fabrique de l'église de Ségur.*)

SUR LA RECEVABILITÉ DU POURVOI :

Considérant que la requête de la fabrique ayant été enregistrée au secrétariat du Conseil d'État dans le délai des recours pour excès de pouvoir, cette requête est recevable;

AU FOND :

Considérant que si, aux termes des articles 23, 63 et 66 de la loi du 22 juillet 1889, il appartient au vice-président du conseil de préfecture de régler les frais d'expertise et de taxer les dépens,

aucune disposition de loi ne l'autorise à statuer sur une demande en règlement des honoraires dus à un architecte chargé de préparer ou de diriger l'exécution de travaux publics, que le conseil de préfecture est seul compétent pour connaître d'une semblable demande et qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant que les recours pour excès de pouvoir sont formés sans autres frais que ceux de timbre et d'enregistrement; que, dès lors, il n'y a lieu de mettre à la charge du sieur Aiguesparses que les frais de timbre et d'enregistrement exposés par la fabrique de Ségur... (Arrêté annulé. Le sieur Aiguesparses supportera les frais de timbre et d'enregistrement exposés par la fabrique.)

2e ESPÈCE. — (*Fabrique de l'église de Ségur.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture, appelé par la demande de la fabrique à fixer le montant des honoraires qu'elle pouvait devoir au sieur Aiguesparses, s'est mal à propos cru saisi d'une opposition de la fabrique contre un arrêté du vice-président réglant ces mêmes honoraires et déféré pour cette cause au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture statuant en chambre du Conseil a par l'arrêté attaqué rejeté la demande comme formée après l'expiration du délai d'opposition, qu'il suit de là que la fabrique n'a encouru aucune déchéance par application de l'article 66 de la loi du 22 juillet 1889; qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statuée ce qu'il appartiendra sur leurs prétentions respectives... (Arrêté annulé. La fabrique de l'église de Ségur et le sieur Aiguesparses sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué sur la demande de la fabrique. Sieur Aiguesparses condamné aux dépens.)

(N° 74)

[13 avril 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Offre de concours sous la condition expresse d'un tracé déterminé non exécuté. Décharge de la promesse faite. — (Dame de Beauchamp.)

. . . .

Considérant que, si la dame de Beauchamp s'est engagée à verser à l'État une somme de 5.000 francs, en vue de la construction du chemin de fer de Poitiers au Blanc, et à abondonner gratuitement les terrains qui seraient occupés par la voie et la plate-forme de la gare, elle a expressément déclaré, dans l'acte de souscription en date du 21 juillet 1876, qu'elle subordonnait à peine de nullité, son offre à l'adoption du tracé proposé, lequel comportait l'établissement de la gare près de sa ferme de Paradis;

Considérant qu'en 1878, l'administration mit à l'étude un nouveau tracé qui loin d'offrir à la requérante les avantages en vue desquels elle avait souscrit, aurait eu pour effet de déprécier les dépendances de son château; que si, à la suite des réclamations de la dame de Beauchamp, la ligne fut reportée au nord de la route nationale n° 151 et la gare construite au delà du bourg de Saint-Julien, cette circonstance n'est pas suffisante pour faire considérer ce dernier tracé, mis à exécution, comme devant lui tenir lieu de celui en vue duquel elle avait souscrit; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que l'administration a satisfait aux conditions auxquelles la requérante avait subordonné son offre de concours... (Dame de Beauchamp déchargée des condamnations prononcées contre elle. État condamné aux dépens.)

(N° 75)

[13 avril 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Usine. — Prises d'eau établies par l'État. — Convention pour la réparation des dommages. — Interprétation. — Compétence. — (Dame veuve Bradfer.)

Une convention étant intervenue entre l'État et un particulier pour fixer l'indemnité due à raison des dommages causés à une usine par l'exécution de travaux publics (prises d'eau), le conseil de préfecture, saisi ultérieurement d'une nouvelle demande d'indemnité, est compétent pour déterminer le sens et la portée de cette convention.

Décidé, en fait, que ladite convention avait eu seulement pour but la fixation de l'indemnité due pour les prises d'eau

effectuées par l'État au moment où elle avait été passée; renvoi aux experts du point de savoir si depuis la convention le régime de la rivière n'a pas été modifié.

Vu la requête pour la dame Burnel, veuve du sieur Jean-Baptiste Bradfer... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 7 septembre 1888, par lequel le conseil de préfecture du département de la Meuse a rejeté la demande en indemnité du sieur Bradfer pour dommages causés à son usine, dite *la Forge de Naix*, située sur l'Ornain, par les travaux que l'État a fait exécuter en vue d'assurer l'alimentation du canal de la Marne au Rhin; — *Ce faisant, attendu* que pour repousser cette demande le conseil de préfecture s'est fondé sur les termes d'une convention passée le 17 août 1882 entre l'État et le sieur Paillot, alors propriétaire de l'usine, qui, d'après l'arrêté attaqué, aurait accepté à forfait une indemnité de 82,582f,83 pour tous dommages éventuels et permanents résultant ou pouvant résulter pour l'usine des prises d'eau nécessaires à l'alimentation du canal de la Marne au Rhin; attendu, d'une part, que le conseil de préfecture était incompétent pour interpréter cette convention de 1852 qui n'a pas le caractère d'un contrat administratif; attendu, d'autre part, que les auteurs de la convention n'ont eu en vue qu'une diminution partielle de la force motrice de l'usine, que les dommages éventuels et permanents pouvant résulter des prises d'eau existant en 1852; que depuis cette époque l'administration a modifié considérablement le régime du canal de la Marne au Rhin en portant le mouillage de 1m,60 à 2 mètres et en allongeant les écluses de 5 mètres; que ces travaux ont tellement augmenté les besoins d'eau du canal que l'État a dû construire en 1883 et en 1885 deux barrages fixes qui retiennent au détriment de l'usine une partie importante des eaux de l'Ornain; que les dommages résultant de ces nouveaux travaux n'ont pu être prévus en 1852; — accorder après expertise une indemnité de 60.000 francs avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Sur la compétence :

Considérant que les conventions intervenues les 17 août 1852 et 22 décembre 1862 entre l'État et le sieur Paillot ont pour objet le règlement des indemnités dues à ce dernier à raison du dommage causé à ses usines par les prises d'eau du canal de la Marne au Rhin; que, dès lors, et en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartenait au conseil de préfecture,

saisi d'une nouvelle demande d'indemnité présentée par le sieur Bradier, acquéreur d'une des usines du sieur Paillot, de déterminer le sens et la portée desdites conventions;

AU FOND :

Considérant que par les conventions ci-dessus rappelées le sieur Paillot a déclaré accepter les indemnités qui lui étaient offertes par l'État « pour tous les dommages ayant résulté et pouvant résulter à tout jamais pour sa forge de Naix des prises d'eau nécessaires à l'alimentation du canal de la Marne au Rhin »;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans la commune intention des parties contractantes, ces indemnités étaient destinées à réparer le préjudice ayant pu résulter dans le passé ou pouvant résulter à l'avenir seulement des prises d'eau établies lors de la passation des contrats ci-dessus rappelés et nécessaires à l'alimentation du canal dans les conditions où ces ouvrages se comportaient alors; qu'il est allégué par le requérant que postérieurement à ces conventions des travaux exécutés par l'État ont modifié le régime de l'Ornain et aggravé la situation de l'usine; que ce fait, s'il était établi, pourrait être de nature à ouvrir un droit à une indemnité nouvelle au profit du propriétaire; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué qui a décidé que les conventions ci-dessus rappelées s'opposaient à l'allocation de toute nouvelle indemnité et de renvoyer, tous autres droits et moyens des parties réservés, les héritiers Bradfer et le ministre des travaux publics devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise, s'il y a lieu, statué ce qu'il appartiendra sur leurs prétentions respectives... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture. État condamné au dépens.)

(N° 76)

[20 avril 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux d'achèvement du bassin à flot de Saint-Brieuc. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Roujon, Niel et Réglain.)

Art. 18. — Échafaudages spéciaux reconnus nécessaires et construits avec le concours et l'assentiment des ingénieurs : ils

ne rentrent pas dans la catégorie des apparaux courants, qui, d'après l'article 18 des clauses et conditions générales, sont à la charge des entrepreneurs ; indemnité due à ces derniers (IV).

Art. 32. — Quantités d'ouvrages exécutés prétendues inférieures de plus d'un tiers aux prévisions du détail estimatif. Rejet : les travaux ont été faits conformément aux prescriptions du devis sans aucune suppression (VI).

Art. 41. — Acceptation sans réserve d'un décompte définitif partiel : non-recevabilité des réclamations ultérieures contre ce décompte (II).

Art. 49. — Intérêts. — Une demande en justice n'est pas nécessaire pour faire courir les intérêts des sommes dues aux entrepreneurs. — Ils courent de plein droit trois mois après la réception définitive des travaux (XIV).

Carrières. — Moellons ayant donné, à la taille, des déchets plus considérables que les prévisions : pas d'indemnité, les entrepreneurs ont demandé certaines tolérances qui leur ont été accordées, et d'ailleurs l'importance des déchets non constatée ne peut être actuellement vérifiée (XI).

Déblais mis en dépôt et repris par suite d'une organisation vicieuse des travaux : pas d'indemnité (VII).

Honoraires d'experts. — Intérêts alloués à compter de la demande en justice (XVII).

Imprévisions au sujet de la nature de l'argile à employer. Pas d'indemnité : ces imprévisions n'ayant pas été constatées au cours des travaux, il est actuellement impossible d'apprécier s'il y a eu préjudice (IX).

Mortier. — Quantités de mortier prévues au devis dépassées, non par suite du gaspillage, mais par suite de modifications nécessaires apportées à l'exécution des travaux primitivement prévus : payement aux entrepreneurs du mortier employé (V).

Nombre d'ouvriers. — Ordre de service prescrivant aux entrepreneurs d'avoir un nombre d'ouvriers hors de proportion avec l'importance des travaux : indemnité accordée de ce chef (III).

Perte de bénéfice résultant de l'inexécution d'une certaine quantité de corrois : indemnité fixée à 10 p. 100 du prix du mètre cube des corrois non exécutés (IX).

Pont de service. — Pas d'indemnité : l'établissement de ce pont était à la charge des entrepreneurs (XIII).

Procédure. — Conseil de préfecture. — Qualité pour représenter l'État. — Le conseil de préfecture ne doit pas faire état

des conclusions prises par les ingénieurs des ponts et chaussées, mais non signées par le préfet (*I*).

Travail compris dans un autre. — Régalage et pilonnage des déblais compris dans le prix prévu des déblais envoyés en remblai (*VIII*).

Sujétions non établies (*X*, *XII*).

. . . .

SUR LE RECOURS DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ;

I. EN LA FORME :

CONSIDÉRANT que, pour demander l'annulation de l'arrêté préparatoire du 27 décembre 1889, le Ministre des travaux publics soutient que le conseil de préfecture aurait, à tort, repoussé comme tardives les observations et conclusions présentées par les ingénieurs le jour de l'audience ;

Mais considérant que le mémoire produit par les ingénieurs à la date du 27 décembre 1889 n'a pas été signé par le préfet, et qu'il ne saurait dès lors être considéré comme constituant des conclusions valablement prises au nom de l'État ; — que, par suite, le conseil de préfecture devait refuser d'en faire état et passer outre aux débats ;

AU FOND : — II. *En ce qui touche les démolitions :*

Considérant que le décompte définitif partiel n° 1 du 23 janvier 1884, qui comprend dans les travaux terminés les 4.792^{m},55 de matériaux de démolitions des perrés, au sujet desquels ont été formulées les diverses réclamations groupées sous ce chef, a été accepté sans réserve par les entrepreneurs et qu'aux termes de l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales de 1866 cette acceptation est définitive ; qu'ainsi il y a lieu d'opposer à ces réclamations la déchéance tirée dudit article ; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué aux entrepreneurs une indemnité de 714^{f},94 pour reprise et transport à 0^{f},30 du pied de perrés de 1.021 mètres cubes de pierres de démolition ; qu'en outre, et par voie de conséquence, les réclamations que les sieurs Roujon, Niel et Réglain ont présentées dans leur recours incident en ce qui touche le transport des déchets et le nettoyage des moellons ne sont pas recevables ;

III. *En ce qui concerne le nombre des ouvriers maçons :*

Considérant qu'à l'appui de sa demande tendant à faire décider qu'il n'était dû sur ce point aucune indemnité aux sieurs Roujon, Niel et Réglain, le ministre soutient que l'ordre de service n° 224, prescrivant aux entrepreneurs d'avoir au moins soixante

ouvriers maçons, n'a pas été suivi d'exécution et que le nombre moyen des maçons n'a jamais dépassé trente-deux ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert qu'à partir du 30 juin 1883, date de l'ordre de service dont s'agit, le nombre des maçons a atteint soixante et que le moyen invoqué par le ministre prouve qu'il reconnaît lui-même que ce nombre était hors de proportion avec l'importance des travaux ; — qu'à la vérité l'administration prétend que cet ordre ne s'appliquait qu'à l'exercice 1883, mais que ni le texte de cette injonction qui prescrivait la présence permanente de soixante maçons, ni les documents joints au dossier ne justifient cette prétention ; — qu'ainsi les entrepreneurs, tant à raison du supplément de salaire qu'ils ont été obligés d'accorder aux maçons que des frais de publicité auxquels ils ont dû recourir pour se les procurer, ont subi un préjudice dont il leur est dû réparation et que le ministre n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité à laquelle ils ont droit en la fixant, conformément aux conclusions du tiers expert, à la somme de 22.831^{f},92 ; que, dès lors, la demande du ministre doit être rejetée ;

IV. *En ce qui concerne les échafaudages spéciaux ;*

Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué de ce chef aux entrepreneurs une indemnité de 1.200 *francs et sur celles des sieurs Roujon, Niel et Réglain tendant à en faire élever le montant à* 1.393^{f},75 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers expert, que les échafaudages spéciaux dont il s'agit ont été rendus nécessaires par les modifications apportées dans le mode d'exécution des corrois ; — qu'ils ont d'ailleurs été construits avec le concours et l'assentiment des ingénieurs qui ont fourni les bois nécessaires ; — qu'ainsi l'administration n'est pas fondée à soutenir qu'ils rentrent dans la catégorie des apparaux courants mis par l'article 18 des clauses et conditions générales à la charge des entrepreneurs ; — que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné l'État au payement d'une indemnité ;

Considérant, d'autre part, que les sieurs Roujon, Niel et Réglain ne justifient pas que la somme de 1.200 francs qui leur a été accordée, conformément aux conclusions du tiers expert, soit insuffisante ; — que, dès lors, leur recours incident doit également être rejeté sur ce point ;

V. *En ce qui touche le gaspillage du mortier ;*

Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a rétabli au décompte la somme de 18.667f,71 *qui en avait été retranchée pour gaspillage de mortier :*

Considérant que l'expert de l'administration reconnaît lui-même qu'on ne peut relever aucun gaspillage provenant du fait des entrepreneurs ; que l'augmentation de la quantité de mortier à employer par mètre cube dans la confection des maçonneries provient des modifications que les sieurs Roujon, Niel et Réglain ont dû apporter dans le mode de construction et qui ont toutes eu pour effet de multiplier et d'ouvrir les joints ;

Considérant que, si les quantités de mortier à employer dans chaque espèce de maçonnerie étaient spécifiées au devis, l'invariabilité de ces prescriptions ne saurait être opposée aux entrepreneurs qui ont eu à exécuter des travaux autres que ceux en vue desquels ces quantités avaient été calculées ; — que l'administration reconnaissait elle-même que les quantités prévues au devis étaient insuffisantes et devaient être augmentées ; qu'en effet, le 21 août 1884, par l'ordre de service n° 265 elle élevait de 0,37 à 0,40 le maximum de la proportion de mortier entrant dans les maçonneries de toute nature ; qu'elle soutient, à la vérité, que la concession ainsi faite aux entrepreneurs n'était applicable qu'aux ouvrages exécutés depuis le 26 juillet 1884, mais qu'il résulte de l'instruction que les modifications dans les maçonneries qui ont motivé l'ordre de service précité étaient, pour la plupart, antérieures à cette date, et que, dans ces conditions, l'administration ne saurait en limiter la portée à certains ouvrages ; que, de ce qui précède, il résulte que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de rétablir au décompte la somme de 18.661f,71 ;

SUR LE RECOURS INCIDENT :

VI. *Chefs n°* 1, *paragraphes* 1er *et* 2. *Sur les conclusions des sieurs Roujon, Niel et Réglain, tendant à l'allocation de deux indemnités de* 1.726f,43 *et* 5.997f,36 *pour perte de bénéfices sur les terrassements des murs de quai et les déblais de fondation des perrés sans corroi, rive gauche et rive droite du bassin :*

Considérant que les requérants fondent leur demande sur ce que, pour ces natures d'ouvrage, les quantités exécutées seraient inférieures de plus d'un tiers aux prévisions du détail estimatif ;

Mais considérant que les travaux dont il s'agit ont été faits conformément aux prescriptions de l'article 21 du devis, aux

termes duquel les déblais des fouilles destinées aux maçonneries devaient être exécutés avec le moins de talus possible, et qu'aucune modification n'a été apportée aux projet primitif; que, dans ces conditions, l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales ne saurait recevoir d'application ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de la réclamation ;

VII. *Chef n° 1, paragraphe 4. Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de* 3.805f,31 *pour mise en dépôt et reprise des déblais du bassin :*

Considérant qu'à l'appui de leur demande les requérants soutiennent que le remplissage derrière les perrés ne pouvait s'opérer directement sans arrêter le service des maçonneries et sans encombrer les chantiers et que ce travail n'avait d'ailleurs pas été prévu au projet ;

Mais considérant qu'il appartenait aux sieurs Roujon, Niel et Réglain, qui, dès le début des travaux, n'ignoraient pas qu'ils auraient à effectuer des remblais derrière les perrés en remplacement de la pierre cassée supprimée sur leur propre demande, d'organiser leur travail de manière à éviter les dépôts dont ils se plaignent aujourd'hui ;

Considérant qu'aucun article du devis ne réglait le mode de transport des déblais dont l'exécution était laissée à l'initiative des entrepreneurs ; que ces derniers ne justifient d'aucun ordre écrit des ingénieurs les obligeant à mettre lesdits déblais en dépôt dans le bassin avant de les porter en remblais et pouvant donner lieu par suite à l'application de l'article 10 des clauses et conditions générales ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation ;

VIII. *Chef n° 1, paragraphe 5. Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'un prix supplémentaire de* 0,25 *pour le régalage et le pilonnage des déblais mis en remblai :*

Considérant que les opérations dont il s'agit sont comprises dans le prix de 2f,50 prévu par le bordereau des prix pour les déblais de fondations ou de curage du bassin envoyés en remblais derrière les perrés et les murs de quai ; — qu'elles ne constituent donc pas, comme le prétendent les entrepreneurs, un travail imprévu ; — que, dans ces conditions, ceux-ci ne sont pas fondés à demander, sur ce point, l'annulation de l'arrêté attaqué ;

IX. *Chef n° 2. En ce qui concerne les corrois :*

Considérant qu'à l'appui de leur demande tendant à l'allocation d'une indemnité de 6.031f,46 pour pertes subies et de 6.521f,33

pour privation de bénéfice, les entrepreneurs soutiennent, d'une part, que l'imprévision dans la nature de l'argile, qui a été reconnue insuffisamment silicieuse, et les modifications apportées dans la mise en œuvre des corrois ont entraîné des sujétions de toute nature qui leur ont été préjudiciables et dont il leur est dû réparation, de l'autre, que l'indemnité allouée par le conseil de préfecture est insuffisante;

Mais considérant que les entrepreneurs ont négligé de faire constater en cours d'exécution des travaux les imprévisions dont ils se plaignent aujourd'hui, et que, en l'absence de toute constatation faite en temps utile, il est impossible d'apprécier s'ils ont subi un préjudice, d'en déterminer l'importance et de fixer le montant de l'indemnité à laquelle ils pourraient avoir droit; — que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de leur réclamation; que, d'autre part, ils n'établissent pas qu'en évaluant à 10 p. 100 du prix du mètre cube de corrois non exécutés, la perte de bénéfice qu'ils ont subie, et en fixant à 1.551f,79 l'indemnité à laquelle ils ont droit de ce chef, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire; que, dès lors, leur demande sur ce point doit également être rejetée;

X. *Chef n° 4. Mortiers:* — (Pas de sujétion. L'entrepreneur a été libre de fabriquer le mortier à la machine et l'obligation d'avoir soixante maçons sur les chantiers n'entraînait pas un encombrement incompatible avec la bonne exécution du travail.)

XI. *Chef n° 5. En ce qui concerne les carrières :*

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de 3f,20 par mètre cube de maçonnerie de blocage et de 4f,55 par mètre cube de maçonnerie de parement :

Considérant qu'à l'appui de leur demande, ils soutiennent que les carrières d'où ont été extraits les moellons destinés aux maçonneries auraient donné des déchets supérieurs aux prévisions;

Mais considérant qu'ils n'ont jamais signalé l'insuffisance des carrières prévues; qu'ils ont même reconnu, le 22 juillet 1883, que les moellons étaient très beaux avant le têtuage; qu'ils se sont bornés, à raison des déchets constatés à la taille, à demander, en ce qui touche la dimension des moellons et leur appareillage, certaines tolérances qui leur ont été accordées par l'ordre de service n° 230; que, d'autre part, ils n'ont jamais, en cours des travaux, repris les constats nécessaires pour établir et mesurer les imprévisions relatives au déchet réel en carrière dont ils se plaignent et dont il serait impossible de déterminer aujourd'hui

l'importance; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de leur accorder l'indemnité de 25.233f,35 qu'ils demandaient;

XII. *Chefs nos 6 et 7. En ce qui touche les murs de quai et les perrés :*

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de 15.210f,91 *pour les murs de quai et de* 30.794f,90 *pour les perrés :*

Considérant qu'à l'appui de leur demande ils soutiennent, d'une part, que les parements du nouveau quai et les perrés auraient reçu une exécution plus soignée que ne l'exigeait le devis et, d'autre part, que les ingénieurs, par leurs exigences et une surveillance excessive, ont aggravé les conditions de leur entreprise ;

Mais considérant sur le premier point, qu'ils ne justifient d'aucun ordre de service leur prescrivant d'exécuter ces ouvrages avec une perfection plus grande que ne l'exigeait le cahier des charges; — sur le second point, qu'il résulte de l'instruction qu'à aucun moment les ingénieurs n'ont outrepassé les droits qui leur appartiennent pour la direction et la surveillance des travaux ;

XIII. *Chef n° 10. En ce qui concerne le pont de service sur l'écluse :*

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 500 *francs pour le pont de service construit sur l'écluse :*

Considérant qu'à l'appui de leur demande les entrepreneurs soutiennent que ce pont a profité à l'administration qui s'en serait prévalue pour la fixation des prix forfaitaires du marché de transports qu'elle a passé avec eux;

Mais considérant que l'établissement de ce pont était à la charge des entrepreneurs et qu'il ne leur est dû aucune indemnité de ce chef; que dans ces conditions, c'est à bon droit que cette partie de leur réclamation a été rejetée;

XIV-XV. *Sur les conclusions tendant à l'allocation des intérêts du solde du décompte du* 28 *octobre* 1885 :

Considérant que, pour refuser aux entrepreneurs les intérêts des sommes encore dues par l'administration sur le montant de ce décompte, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'ils n'avaient pas fait porter leur demande d'intérêt sur ces sommes;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 49, paragraphe 2, du cahier des clauses et conditions générales, si l'entrepreneur ne peut être entièrement soldé dans les trois mois qui suivent la récep-

tion définitive régulièrement constatée, il a droit, à partir de l'expiration de ce délai de trois mois, à des intérêts calculés d'après le taux légal pour les sommes qui lui restent dues;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que la réception définitive des travaux a eu lieu le 25 août 1886; — qu'ainsi les sieurs Roujon, Niel et Réglain sont fondés à réclamer les intérêts des sommes qu'ils justifieraient leur être dues sur le solde de ce décompte, à partir du 25 novembre 1886, ainsi que les intérêts de ces intérêts à la date des 6 avril 1891, 27 avril 1892 et 28 avril 1893, jours où ils en ont fait la demande

XVI. *Sur les intérêts des intérêts :*

(Intérêts alloués à partir du 22 février 1886 et capitalisés au 22 février 1887 par le conseil de préfecture. Capitalisation demandée devant le Conseil d'État aux dates des 6 avril 1891, 27 avril 1892 et 23 avril 1893);

XVII. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que le Ministre des travaux publics n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire, en mettant la totalité des frais d'expertise à la charge de l'Etat;

XVIII. *Sur la demande des sieurs Bellom et Robinet, à l'effet d'obtenir les intérêts de leurs honoraires : . . . .*

(La somme de 45,786f,14 que l'Etat a été condamné à payer aux sieurs Roujon, Niel et Réglain est réduite à 45.071f20. Les sommes restant dues par l'Etat aux sieurs Roujon, Niel et Réglain sur le décompte du 28 octobre 1885 porteront intérêts à leur profit à partir du 25 novembre 1886. Les intérêts des intérêts des sommes dues aux sieurs Rougeon, Niel et Réglain, échus les 6 avril 1891, 27 avril 1892 et 28 avril 1893, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à leur profit à partir desdites dates. L'Etat payera aux sieurs Bellom et Robinet les intérêts de leurs honoraires à dater du 20 juillet 1891, avec capitalisation des intérêts aux 22 juillet 1892 et 25 juillet 1893. Le surplus des conclusions du ministre et du recours incident des sieurs Roujon, Niel et Réglain est rejeté. Les dépens exposés par ces derniers seront supportés par l'Etat, à l'exception de ceux du recours incident qui resteront à leur charge.)

(N° 77)

[20 avril 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Dépenses dépassant les crédits ouverts provenant uniquement des erreurs ou omissions du devis; commune condamnée au payement. — (Commune de Thoureil contre sieur Fournier.)

Réception définitive prononcée malgré l'existence de quelques malfaçons sans importance.

. . . .

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il a été procédé à la réception provisoire des écoles de Thoureil le 19 septembre 1887 et qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'avis unanime des experts, qu'à part quelques malfaçons sans importance dont la réparation a été évaluée à 120 francs, les travaux avaient été bien exécutés et se trouvaient en état d'être reçus définitivement le 19 septembre 1888 ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Fournier s'est conformé, pour l'exécution de son entreprise, aux instructions de l'architecte; qu'il n'a apporté aucune modification aux plans d'ensemble ni aux parties essentielles du projet, que l'excédent des dépenses, s'élevant à la somme de 1.589 francs provient uniquement d'erreurs ou d'omissions du devis; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune à payer au sieur Fournier le solde de son décompte et à lui rembourser son cautionnement;

Sur la demande d'intérêts des intérêts :

(Capitalisation demandée les 19 janvier 1890 et 20 octobre 1892). (Rejet. Intérêts capitalisés à la date du 20 octobre 1892. Dépens supportés par la commune.)

(N° 78)

[20 avril 1894]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Fouilles et extraction de matériaux. — (Sieur de Monda contre la compagnie des Chemins de fer du Midi.)

Carrières. — Excavations. — Un propriétaire, qui a reçu le

prix des matériaux extraits de ses carrières, n'est pas fondé à demander en outre une indemnité pour les excavations pratiquées sur le sol. Elles sont la conséquence nécessaire de l'exploitation (III).

Irrégularité de l'exploitation. — Parcelles laissées inexploitées entre les plans d'attaque : indemnité due de ce chef (III).

Travaux d'assainissement. — L'entretien des travaux d'assainissement d'une carrière, exécutés par l'occupant, est, à dater de la remise des terrains au propriétaire, à la charge de ce dernier, qui ne peut réclamer de ce chef aucune indemnité VII).

Délimitation. — Bornes de la propriété disparues par suite de l'exploitation de la carrière : indemnité allouée pour travaux de délimitation (V).

Enlèvement des terres arables. — Le retroussement des terres arables ne donne pas lieu à une indemnité spéciale : il n'est qu'une conséquence nécessaire de l'exploitation (IV).

Mais le fait d'avoir employé ces terres, au lieu de les remettre au propriétaire, constitue un dommage indépendant de l'exploitation (IV).

Fin de l'occupation. — Indemnité due seulement jusqu'au jour où, les terrains ayant été remis au propriétaire, il a été procédé à la constatation de l'état des lieux : le propriétaire pouvait alors les reprendre sans compromettre ses droits (I).

Frais d'expertise et de tierce expertise mis en entier à la charge du défendeur condamné, alors qu'il n'avait fait aucune offre (X).

Nature des terrains. — Vignes, sur terrains occupés mais non fouillés, arrachées par le propriétaire lui-même après le commencement de l'occupation : indemnité due pour occupation de vignobles et non de terres labourables (II).

Destruction d'un chemin frappé d'une servitude de passage. Pas d'indemnité : l'occupant, appelé en garantie par le propriétaire, a été condamné par le tribunal au rétablissement du chemin (VI).

. . . .

I. Sur les conclusions du requérant *tendant à faire décider que c'est à tort que l'arrêté attaqué a fixé au 18 janvier 1884 la fin de l'occupation :*

Considérant que la compagnie des Chemins de fer du Midi a fait remise de ses terrains au sieur de Monda le 18 janvier 1884

et qu'il a été procédé le même jour à la constatation de l'état des lieux prescrite par l'article 8 du décret du 8 février 1868; que, dès lors, le propriétaire pouvait, sans compromettre ses droits, reprendre possession effective de ses terrains le 18 janvier 1884, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a alloué que jusqu'à cette date une indemnité pour privation de jouissance;

II. *Sur les conclusions du recours incident tendant à faire ramener au chiffre de* 626^f,27 *l'indemnité pour perte de jouissance des terrains non fouillés :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le sieur de Monda a arraché lui-même une partie des souches sises sur les terrains non fouillés, mais occupés par la compagnie, cette dernière n'établit pas que l'arrachage ait été opéré antérieurement à l'occupation; que, dans ces conditions, elle n'est pas fondée à soutenir que, dans la fixation de l'indemnité pour perte de jouissance, les terrains dont s'agit doivent être considérés comme terres labourables et non comme vignes;

III. *En ce qui touche les réparations au sol de la sablière* :

Considérant que les excavations existant sur le sol de la carrière ont été la conséquence nécessaire de l'exploitation et que le requérant qui a reçu le prix des matériaux extraits n'est pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la compagnie du Midi a pratiqué son exploitation d'une manière irrégulière en laissant entre ses plans d'attaque des parcelles inexploitées; qu'elle a ainsi causé à la propriété un dommage et qu'elle n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité, à laquelle a droit le sieur de Monda, en la fixant au chiffre de 2.000 francs;

IV. *Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir une indemnité de* 3.492^f,70 *pour l'enlèvement des terres arables :*

Considérant qu'il a été reconnu par le Conseil d'État, dans sa décision du 4 mai 1877 (*Ann.* 1878, p. 859), que le retroussement des terres arables dans les terrains fouillés avait été une conséquence nécessaire de l'exploitation; mais que le fait par la compagnie d'avoir employé ces terres, au lieu de les remettre au propriétaire, constituait un dommage indépendant de l'exploitation;

Considérant que le sieur de Monda a été indemnisé de ce dommage et qu'il ne justifie pas que la compagnie ait enlevé de nouveau des terres arables pendant la période d'occupation qui

fait l'objet du présent règlement ; que, dès lors, il n'est pas fondé à lui réclamer de ce chef aucune indemnité ;

V. *En ce qui concerne l'indemnité pour travaux de délimitation de la propriété :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'exploitation de la carrière a fait disparaître les indices qui marquaient les limites de la propriété du sieur de Monda ; que la compagnie a ainsi causé au requérant un préjudice dont elle lui doit réparation, et que le sieur de Monda n'établit pas que le conseil de préfecture en ait fait une inexacte évaluation en fixant à 40 francs l'indemnité à laquelle il a droit;

VI. *En ce qui touche l'indemnité pour destruction du chemin affecté à la servitude de passage :*

Considérant qu'il résulte des déclarations mêmes du requérant que la compagnie du Midi appelée par lui en garantie a été condamnée par le tribunal civil de Tarbes à supporter les frais occasionnés par le rétablissement du chemin de service et que toutes les parties en cause ont acquiescé à ce jugement; qu'il suit de là que les conclusions de la requête sont devenues sans objet et qu'il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué de ce chef au sieur de Monda une indemnité de 200 francs;

VII. *Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir une indemnité de 250 francs en vue d'assurer l'écoulement des eaux de la sablière :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que la compagnie du Midi a exécuté les travaux nécessaires pour assurer l'assainissement de la carrière pendant toute la durée de l'occupation ; que l'entretien de ces travaux doit demeurer à la charge du propriétaire depuis la remise des terrains qui lui a été faite par la compagnie; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

VIII. *En ce qui touche l'indemnité pour destruction de vignes sur les terrains non fouillés :*

Considérant qu'il y a lieu de déduire de l'indemnité fixée par le conseil de préfecture le prix des souches enlevées qui a déjà été alloué au requérant par la décision du Conseil d'État, en date du 4 mai 1877 (*Ann.* 1878, p. 859); que, par suite, ladite indemnité doit être ramenée au chiffre de 900 francs ;

IX. *En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture alloue au requérant, pour la totalité des indemnités auxquelles il a

droit les intérêts alloués à partir du 3 février 1883 ; qu'en effet, à cette date, il ne lui était dû d'indemnité que pour la privation de jouissance afférente à l'année 1882 ; que, pour le surplus, il n'a droit aux intérêts qu'à dater du 3 février 1884 ; qu'il suit de là que les intérêts dus le 3 février 1883 pourront seuls être capitalisés le 3 février 1884, pour porter eux-mêmes intérêts et que les intérêts de la totalité de l'indemnité ne devront être capitalisés qu'à la date du 3 février 1885 et aux dates où le requérant justifiera les avoir demandés dans les conditions de l'article 1154 du Code civil ;

X. *En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce expertise :*

Considérant que, la compagnie du Midi n'ayant fait aucune offre, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis à sa charge les frais d'expertise et de tierce expertise... (Les indemnités dues au sieur de Monda sont réduites à 4.061f,15 avec intérêts du 3 février 1884, sauf en ce qui concerne 547f,12, montant des indemnités échues le 3 février 1883, qui produiront intérêts à partir de cette date, lesquels intérêts seront capitalisés au 3 février 1884. Les intérêts ci-dessus alloués porteront eux-mêmes intérêts à partir du 3 février 1885, et de chacune des dates à laquelle le requérant justifiera les avoir demandés dans les conditions de l'article 1.154 du Code civil. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés par moitié.

(N° 79)

[20 avril 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — Tierce expertise. — (Ministre des travaux publics contre sieur et dame Vallée-Manson).

Une instance ayant été engagée avant la loi du 22 juillet 1889 et une expertise ayant été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture ne peut pas, en 1891, en présence du désaccord des experts, faire procéder à une tierce expertise. En conséquence, annulation de

l'arrêté et renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau après nouvelle expertise, réclamée par l'une des parties.

. . . .

CONSIDÉRANT que, bien que l'instance entre l'État et les sieur et dame Vallée-Manson eût été engagée avant la loi ci-dessus visée du 22 juillet 1889, et que l'expertise eût été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807 par arrêté en date du 28 mai 1885, il ne pouvait cependant appartenir au conseil de préfecture, après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, d'ordonner, en présence du désaccord des premiers experts, une tierce-expertise, cette mesure d'instruction ayant été supprimée par la loi nouvelle ; qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué ;

Considérant que, par son recours devant le Conseil d'État, le Ministre des travaux publics demande que les parties soient renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après une expertise régulière, et qu'il y a lieu de faire droit à cette demande par application de l'article 13, paragraphe 2, de la loi du 22 juillet 1889. (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après une expertise régulière.)

(N° 80)

[20 avril 1894]

Voirie (grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques. — Contravention. — Responsabilité : ouvriers, société. — (Sieurs Bruandet et Déménitroux).

La déclaration faite en exécution du décret du 15 mai 1888 n'a pas pour effet de dispenser de se munir d'une autorisation préalable pour poser des fils électriques au-dessus du sol des voies publiques.

Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie (1).

(*) Rapp. 25 mars 1892, Parent, *Ann.* 1893, p. 401.

La condamnation doit être prononcée contre les ouvriers qui ont fait les travaux ou contre la société qui les a ordonnés. — Réservés dans ce dernier sens.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte du procès-verbal en date du 8 mars 1891, que les sieurs Bruandet et Déménitroux ont fait établir, sans avoir obtenu d'autorisation à cet effet, des fils et des supports pour l'éclairage électrique au-dessus du sol de la route nationale n° 151 *bis*, dans la traverse de Saint-Amand-Monrond; que ce fait constitue une contravention de grande voirie tombant sous l'application des lois et des règlements susvisés, notamment de l'arrêt du conseil du roi, du 27 février 1765, qui interdit toutes choses saillantes le long des routes et qui prévoit la démolition des ouvrages et une amende de 300 livres, laquelle peut en vertu de la loi du 23 mars 1842, être réduite jusqu'à 16 francs;

Considérant à la vérité que les sieurs Bruandet et Déménitroux soutiennent qu'ils avaient fait au préfet du Cher la déclaration préalable exigée par l'article 2 du décret du 15 mai 1888 et qu'ils pouvaient, dès lors, exécuter les travaux;

Mais considérant que le décret du 15 mai 1888 n'a d'autre objet que de réglementer au seul point de vue technique la pose des appareils électriques et des conducteurs et d'assurer dans l'intérêt de la sécurité publique le contrôle de ces appareils, et qu'il ne contient aucune disposition concernant les permissions de voirie; qu'ainsi les rèquérants ne sont pas fondés à prétendre que, ayant fait la déclaration préalable, ils pouvaient sans autorisation du préfet poser les fils et supports dont s'agit;

Considérant enfin que les requérants reconnaissent que c'est sur leurs ordres et pour le compte de la société qu'ils représentent que les travaux ont été exécutés;

Considérant que c'est à bon droit que le procès-verbal a été dressé et la condamnation à l'amende prononcée contre eux et non contre les ouvriers.

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture du Cher a condamné les sieurs Bruandet et Déménitroux à 25 francs d'amende chacun, à l'enlèvement des fils et supports indûment posés et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 81)

[21 avril 1894]

Chemins vicinaux : Prestations. — Exemption. — Un inscrit maritime est imposable à la taxe des prestations. — (Sieur Nocchi.)

Considérant que le sieur Nocchi ne conteste pas qu'il remplit les conditions prévues par l'article 4 du décret susvisé du 5 juillet 1854; que, pour obtenir décharge des prestations en nature qui lui ont été imposées, il se prévaut seulement de ce qu'il est compris dans l'inscription maritime;

Considérant qu'aucune disposition législative ou réglementaire en vigueur ne dispense les inscrits maritimes de fournir les prestations en nature; que, dès lors, c'est avec raison que la réclamation du sieur Nocchi a été rejeté par le conseil de préfecture (Rejet).

(N° 82)

[27 avril 1894]

Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Classement. — Délibération du conseil général. — Notification à la commune. — Arrêté préfectoral mettant un maire en demeure d'assurer l'exécution des prestations sur des chemins d'intérêt commun. — (Commune de Louvilliers-en-Drouais.)

Lorsqu'un conseil général a classé parmi les chemins vicinaux d'intérêt commun certains chemins vicinaux ordinaires d'une commune, la délibération dudit conseil doit être considérée comme ayant été notifiée régulièrement à la commune, lorsqu'elle lui a été communiquée, ainsi qu'aux autres communes du département, au moyen de l'envoi du volume contenant le compte rendu de la session du conseil général — alors surtout que la commune a protesté plus tard devant le conseil général contre le classement des chemins situés sur son territoire.

Arrêté préfectoral destiné à assurer l'exécution d'un arrêté antérieur contre lequel aucun recours n'a été formé : pas d'excès de pouvoir.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, par ses délibérations en date des 18 août 1886 et 23 août 1888, le conseil général d'Eure-et-Loir a classé comme chemins d'intérêt commun les chemins vicinaux ordinaires nos 1, 3 et 6 de la commune de Louvilliers-en-Drouais et que ces délibérations régulièrement portées à la connaissance de la commune n'ont été de sa part l'objet d'aucun recours dans les délais prévus par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806 ;

Considérant que, par sa délibération du 30 mai 1890, le conseil municipal de Louvilliers-en-Drouais a voté trois journées de prestations exclusivement applicables aux chemins vicinaux ordinaires, mais que, par arrêté en date du 28 octobre 1890, le préfet n'a approuvé cette délibération que sous la réserve du prélèvement, en vue de l'entretien des chemins d'intérêt commun, de la somme de 227 francs fixée par le conseil général pour le contingent de la commune; que cette réserve n'a été l'objet d'aucun recours de la part de la commune ; que, dès lors, celle-ci n'est pas en droit de demander l'annulation de l'arrêté attaqué qui s'est borné à assurer, au refus du maire, l'exécution de l'arrêté susmentionné du 28 octobre 1890. . (Rejet.)

(N° 83)

[27 avril 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Gossot.)

Art. 39. — *Attachements signés sans réserve. — Non-recevabilité de réclamations — contre les quantités de certains ouvrages portées en décompte et résultant desdits attachements (I) ; — contre le classement de certains déblais (IV) ; — contre l'exactitude du cube des terres employées à certains ouvrages (VI).*

Art. 70. — *Non-recevabilité d'une réclamation non présentée dans les six mois du règlement définitif du décompte (X).*

Absence d'ordres de service. — Rejet d'une demande d'in-

demnité pour emploi de moellons épincés au lieu des moellons préparés prévus au devis (*V*).

Déblais. — Dureté exceptionnelle. Rejet : doivent être classés comme déblais terreux tous ceux qui n'ont pas été portés sur les attachements comme déblais au pic ou à la mine (*III*).

Dommages à l'entrepreneur. — Indications données par les ingénieurs ayant eu pour effet, suivant l'entrepreneur, d'amener le refus des ouvriers de travailler à la tâche. Rejet : il n'y a pas eu ingérence abusive des ingénieurs (*IX*) ;

— Perte de sable par suite de l'ajournement des travaux : non-lieu à l'allocation d'une nouvelle indemnité, l'entrepreneur ayant déjà été indemnisé de ce dommage (*XI*).

Régie. — Manque à gagner sur les travaux exécutés en régie résultant de l'emploi des ouvriers de l'administration. Rejet : le cahier des charges, en imposant à l'entrepreneur l'obligation de fournir, au prix du bordereau, les ouvriers qui lui seraient désignés par les ingénieurs, n'a pas eu pour effet de priver l'administration du droit d'employer ses propres ouvriers (*XIII*).

Retard dans la livraison de certains terrains. — Non-lieu à indemnité d'après le cahier des charges, il appartient aux ingénieurs de fixer au commencement de chaque campagne les travaux à exécuter dans l'année (*XII*).

Sujétion imprévue, non constatée au cours des travaux. Non-recevabilité d'une demande d'indemnité (*II*).

Travail compris dans un autre. — Étaiement de maçonnerie : non-lieu à l'allocation d'une plus-value : il a été tenu compte de cette sujétion dans le prix de démolition de ces maçonneries (*VII*) ; *— la reprise des anciennes maçonneries et la reconstruction des parties démolies de mur comprenant le grattage à vif des joints et la fourniture du mortier nécessaire pour lier la nouvelle maçonnerie à l'ancienne : non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix pour les mains d'œuvre et fournitures* (*VIII*).

. . . .

I. 1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 15e, 21e, 44e et 45e chefs. EN CE QUI CONCERNE *les chefs de la demande tendant à l'augmentation des quantités portées aux décomptes pour les déblais ordinaires... :*

CONSIDÉRANT que les chiffres portés au décompte résultent d'attachements relevés par l'administration au fur et à mesure de l'exécution des travaux, ainsi que le prescrit l'article 35 du cahier des charges et acceptés sans aucune réserve par l'entrepreneur ; que celui-ci, dès lors, n'est pas recevable, aux termes

de l'article 39 des clauses et conditions générales, à en contester l'exactitude ;

II. 6ᵉ chef. *Sur la demande de supplément de prix pour les transports de déblais effectués aux profils* 64, 69, 96 *et* 98 :

Considérant que, si la consistance insuffisante des déblais a empêché, comme le soutient l'entrepreneur, de les entreposer sur les berges, le sieur Gossot n'est plus recevable à se prévaloir d'une difficulté qu'il n'a pas fait constater en temps utile ;

III. 7ᵉ, 8ᵉ, 12ᵉ et 14ᵉ chefs. *Sur la demande de supplément de prix pour les déblais des profils* 67, 68 *et* 69 *et pour les déblais d'anciens corrois :*

Considérant, d'une part, que l'entrepreneur ne justifie pas de difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'exécution du profil nᵒ 67 ; — d'autre part, qu'aux termes de l'article 45 du devis, le classement des déblais est arrêté, en cours d'exécution, contradictoirement avec l'entrepreneur, et au fur et à mesure de l'exécution des travaux, et qu'il y a lieu de considérer comme déblais terreux, quelle que soit leur consistance, tous ceux qui n'ont pas été portés sur les attachements comme déblais au pic ou à la mine ; — que, par suite, l'entrepreneur, qui, d'ailleurs, n'a fait aucune constatation, n'est pas fondé à se prévaloir de la dureté des déblais de terre pour demander un supplément de prix ;

... IV. *b. Sur les déblais du port et de la* 3ᵉ *gare de croisement :*

Considérant que ces déblais ont été inscrits comme déblais ordinaires sur les carnets d'attachements signés sans réserve par l'entrepreneur ; — que celui-ci, dès lors, n'est plus recevable à réclamer contre leur classification ;

V. 19ᵉ, 25ᵉ, 28ᵉ et 20ᵉ chefs. *En ce qui concerne les moellons préparés et les jointoiements :*

Considérant que l'entrepreneur ne peut justifier d'aucun ordre de service lui ayant prescrit d'employer des moellons épincés au lieu de moellons préparés qui étaient prévus, ni de procéder à un rejointoiement des maçonneries ; — que, dès lors, en admettant qu'il ait fait ces fournitures et travaux supplémentaires qui sont, d'ailleurs, déniés par le ministre, il ne serait pas fondé à réclamer, de ce chef, une indemnité ;

...VI. 23ᵉ chef. *En ce qui concerne la demande de* 1.687ᶠ,04 *pour les terres employées en corrois :* — (L'entrepreneur a signé et accepté sans réserve les carnets d'attachement indiquant le cube des terres employées à la confection des corrois) ;

...VII. 27e chef. *Sur la demande de supplément de prix pour la démolition des maçonneries en sous-œuvre :*

Considérant que, si l'entrepreneur a été obligé, comme il le soutient, de procéder à des étaiements pour effectuer ce travail, il n'est fondé, aux termes de l'article 28 du cahier des charges, à réclamer aucune plus-value pour cette sujétion dont il a été tenu compte dans le prix de démolition des maçonneries en sous-œuvre ;

VIII. 30e chef. *En ce qui concerne la demande de supplément de prix pour la reprise des anciennes maçonneries :*

Considérant que la reprise des anciennes maçonneries et la reconstruction des parties démolies de mur comprennent le grattage à vif des joints et la fourniture du mortier nécessaire pour lier la nouvelle maçonnerie à l'ancienne ; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un supplément de prix pour ces mains-d'œuvre et fournitures qui sont rémunérées par le prix du bordereau ;

IX. 31e chef. *En ce qui concerne l'abaissement du radier de l'aqueduc de Corchance :*

Considérant que l'entrepreneur demande, d'une part, une plus-value pour les déblais et les maçonneries et, d'autre part, le payement des travaux qui auraient été omis au décompte ;

a. Sur la plus-value :

Considérant que le sieur Gossot fonde sa demande sur ce que les ingénieurs l'auraient empêché de faire exécuter son travail à la tâche ;

Mais considérant que, même en admettant que les indications données par les ingénieurs sur le mode d'exécution des travaux aient amené le refus des ouvriers de travailler à la tâche, elles ne constituent pas, de leur part, une ingérence abusive de nature à justifier les réclamations de l'entrepreneur ;

X. *b. Sur les travaux qui auraient été omis :*

Considérant que cette réclamation n'a pas été présentée dans le délai de six mois qui a suivi le règlement définitif de l'exercice de 1884 auquel elle se réfère ; que, par suite, elle doit être rejetée comme non recevable, par application de l'article 70, paragraphe 4, des clauses et conditions générales ;

...XI. 38e chef. *En ce qui concerne le sable qui aurait été perdu par suite de l'ajournement des travaux en 1886 :*

Considérant que le dommage dont se plaint le sieur Gossot se trouvait compris parmi ceux dont il a été indemnisé par l'allocation d'une somme de 2.200 francs et la réduction de sa retenue

de garantie ; — que c'est avec raison, par suite, que sa demande a été rejetée par le conseil de préfecture ;

XII. 41° chef. *Sur la demande d'indemnité pour retard dans la livraison des terrains de Corchance :*

Considérant qu'aux termes de l'article 41 du cahier des charges, il appartient aux ingénieurs de fixer, au commencement de chaque campagne, les travaux à exécuter dans l'année ; — qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à se plaindre que les travaux en amont de Corchance n'aient pas été compris dans le programme de 1885 ;

... 43° chef. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour manque à gagner sur les travaux exécutés en régie :*

Considérant que l'exécution de travaux en régie était prévue par le cahier des charges, et qu'en imposant à l'entrepreneur l'obligation de fournir, au prix du bordereau, les ouvriers qui lui seraient désignés par les ingénieurs, l'article 40 n'a pas eu pour effet de priver l'administration du droit d'employer ses propres ouvriers aux ouvrages qu'elle s'était réservé de faire exécuter elle-même... (Rejet.)

(N° 84)

[27 avril 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Barrage. — Inondation. — (Ministre des travaux publics contre héritiers Joannard.)

Retenue d'un barrage ayant amené l'inondation de parcelles de terrains situées en amont et ayant entraîné par suite une dépréciation générale de ces propriétés et mis les propriétaires dans l'obligation de consentir à leurs fermiers des diminutions de loyers ; indemnité due.

. . . .

Considérant qu'il n'est pas contesté que le dommage causé aux propriétés des sieurs Alphonse et Alfred Joannard est la conséquence de la retenue du barrage de Port-Bernalin, et que le Ministre des travaux publics ne justifie pas qu'en allouant une indemnité de 12.287f,20, le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée du dommage subi par ces propriétés ; qu'ainsi le recours du ministre doit être rejeté ;

Sur les conclusions des sieurs Joannard tendant à la capitalisation des intérêts qui leur sont dus :

... (Capitalisation demandée le 24 mars 1892)... (Recours du ministre rejeté. Intérêts échus le 24 mars 1892, capitalisés à cette date, dépens à la charge de l'État.)

(N° 85)

[27 avril 1894]

Travaux publics communaux. — Ville de Marseille. — Dommages. — Plan de nivellement. — Travaux de voirie. — Immeuble mis en contre-bas. — (Ville de Marseille contre sieurs Batiste et Cie.)

Percement d'un boulevard ayant eu pour effet de mettre une usine, construite à la cote de nivellement précédemment donnée par la Ville, en contre-bas de la voie publique, d'entraîner par suite une dépréciation permanente de cette usine et de gêner son propriétaire dans l'exercice de son industrie. Indemnité allouée, sans qu'il y ait lieu de compenser la plus-value indirecte, dont jouit l'immeuble par suite du percement du boulevard. Fixation de l'indemnité.

Procédure. — Conseil d'État. — Qualité pour se pourvoir. Société en commandite par actions. Décès d'un gérant. — La modification de la raison sociale par suite du décès d'un des gérants ne rend pas non recevable l'action de la société qui a éprouvé le dommage.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la ville de Marseille tendant à faire décider que le recours formé par la société Batiste et Cie devant le conseil de préfecture était non recevable, le dommage allégué ayant été causé, non à la société requérante, mais à la société en commandite par actions Maybon, Batiste et Cie :*

Considérant que si, par suite du décès du sieur Maybon, l'un des gérants de cette société, son nom a dû disparaître de la raison sociale, il résulte de l'instruction que ses pouvoirs ont été transférés par l'assemblée générale des actionnaires au sieur Batiste, second gérant, et que la société requérante est la même que celle qui a éprouvé le dommage;

AU FOND :

Considérant que l'usine des sieurs Batiste et Cie a été construite avant l'exécution du boulevard Saint-Charles, suivant les cotes de nivellement délivrées conformément au plan général d'alignement approuvé par le préfet du département des Bouches-du-Rhône le 4 mars 1862, et dont les industriels n'auraient pu s'écarter sans commettre une contravention; que la ville de Marseille a établi ensuite le boulevard à une cote de nivellement différente de celle indiquée, et placé l'usine des sieurs Batiste et Cie en contre-bas de la voie nouvelle; qu'elle a causé ainsi à leur industrie une gêne dont elle doit réparation sans pouvoir prétendre compenser la plus-value indirecte dont l'immeuble a bénéficié par suite de l'exécution des travaux avec le dommage qu'ils lui ont causé;

Considérant que la ville ne justifie pas que l'arrêté attaqué, en allouant à la société Batiste et Cie une indemnité de 11.910 fr., ait fait une appréciation exagérée du dommage éprouvé par cette société; qu'ainsi la requête de la ville doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 86)

[27 avril 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — Demande tardive d'indemnité. — (Sieur Delestrade contre ville de Marseille.)

Expertise : — Depuis la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord des experts, il ne peut plus être ordonné de tierce expertise, — mais il appartient au conseil de préfecture d'apprécier s'il y a lieu d'ordonner une nouvelle expertise (*).

— Régularité d'une expertise contestée pour la première fois devant le Conseil d'État. Non-recevabilité.

Dommages. — Demande d'indemnité formée plus de vingt-cinq ans après l'éboulement dommageable; impossibilité d'en déterminer les causes véritables. Rejet.

. . . .

(*) Voy. 11 mars 1892, Morice, p. 270 ; — 24 juin 1892, Morice, p. 567 (*Arr. du C. d'Ét.*) et 20 avril 1894, Ministre des travaux publics contre Vallée, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 278.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce qu'en présence du désaccord des experts en ce qui concerne l'éboulement de 1863 le conseil de préfecture devait ordonner une tierce expertise :*

Considérant que les dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, relatives à la tierce expertise, ayant été abrogées par la loi ci-dessus visée du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture ne pouvait ordonner une tierce expertise, et qu'il lui appartenait d'apprécier si l'état de l'instruction rendait ou non nécessaire une expertise nouvelle;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué aurait été irrégulièrement rendu à la suite du dépôt par l'un des experts d'un rapport complémentaire non communiqué à l'autre expert et rédigé sur l'invitation du conseiller rapporteur :

Considérant que le requérant n'a pas contesté la régularité de l'expertise devant le conseil de préfecture et qu'il n'est pas recevable à la discuter aujourd'hui devant le Conseil d'État;

AU FOND :

Sur les conclusions du sieur Delestrade tendant à l'allocation d'une indemnité de 23.000 *francs à raison du préjudice causé à sa propriété pendant l'année* 1863;

Considérant que le sieur Delestrade ne justifie pas qu'on doive attribuer l'éboulement survenu en 1863 aux infiltrations des eaux du canal de Marseille, qui ont amené les éboulements de 1888; que le long intervalle de temps écoulé depuis ce premier éboulement ne permet plus d'en déterminer les causes véritables, et que le requérant, qui est resté vingt-cinq ans sans élever de réclamations, n'est pas fondé à se prévaloir d'une incertitude résultant de sa propre négligence... (Reject.)

(N° 87)

[27 avril 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt général. — Garantie d'intérêts. Excédents d'exercices. — (Compagnie de Lyon.)

Les avances successives faites par l'État à titre de garantie d'intérêts ne constituent pas pour lui autant de créances, et pour la compagnie autant de dettes distinctes. Le versement de ces avances constitue l'exécution d'une seule et même obligation et il n'y a qu'une seule dette à la charge de la compagnie.

Décidé, en conséquence, que le Ministre des travaux publics a pu valablement imputer les excédents d'exercices versés par la compagnie pour l'amortissement de sa dette envers l'État, d'abord sur les intérêts et ensuite sur le capital de l'ensemble de la dette à éteindre (*).

Vu la requête au nom de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 11 juin 1891, par lequel le Ministre des travaux publics a réglé la situation au 31 décembre 1890 du compte de la garantie d'intérêts entre elle et l'État, et rectifié ledit compte conformément à la demande de la compagnie; — *Ce faisant, attendu* qu'en exécution de la convention du 26 mai 1883, la compagnie a dû verser au Trésor les excédents des exercices 1888 et 1889 en atténuation de sa dette envers l'État à raison des avances à lui faites à titre de garantie d'intérêts à la suite des insuffisances de recettes constatées dans divers exercices antérieurs; que l'excédent ainsi versé pour 1889 était de 4.147.019 francs qui ont été portés par l'administration au compte de la garantie de manière à éteindre d'abord les intérêts de l'ensemble de la dette à la date du versement, le surplus de la somme étant porté au compte du capital; mais que ce mode d'imputation est contraire aux droits de la compagnie; qu'en effet les avances de garantie qu'elle reçoit de l'État constituent autant de dettes distinctes qu'il y a eu d'exercices en déficit et que, par suite, lorsqu'elle effectue des versements en remboursement de ces dettes, elle peut, par application de l'article 1253 du Code civil, imputer le payement sur la dette qu'elle préfère éteindre; qu'en fait, elle entend choisir l'année d'exploitation 1884, laquelle a donné lieu à une avance de 8.419.602f,80, et faire imputer son remboursement de 4.147.019 francs effectué

(*) La Cour de cassation a décidé (arrêt du 25 novembre 1862, Dalloz, 1863, I, p. 119; — Sirey 1863, I, p. 89), que, même en cas de dettes multiples productives d'intérêts, les payements faits par le débiteur doivent s'imputer d'abord sur les intérêts de l'ensemble de ces dettes de préférence au capital de l'une quelconque d'entre elles (V. dans le même sens Larombière; *Traité des obligations*, t. III. — Aubry et Rau: *Cours de droit civil et français* t. IV, § 320). Ces derniers auteurs s'expriment dans les termes suivants: « Lorsque « la dette porte intérêts ou produit des arrérages, le débiteur ne peut imputer « le payement qu'il fait sur le capital de préférence aux intérêts échus; s'il « existe plusieurs dettes également productives d'intérêts, l'imputation doit se « faire d'abord sur les intérêts de toutes ces dettes indistinctement ». — (V. en sens contraire Demolombe et Marcadé sur l'article 1254, n° 3.)

en 1889 sur ladite avance en intérêts pour 210.926f,97 et en capital pour 3.936.092f,61 ; que cette manière de procéder est la seule conforme à la loi qui, dans l'article 1254 appliqué par le ministre, ne vise manifestement que le cas d'une dette unique et à l'esprit de la convention qui, en imposant à la compagnie des remboursements partiels, dès qu'il se produit des excédents, doit favoriser tout procédé qui peut hâter la libération de la compagnie; par ces motifs : dire et déclarer que le remboursement partiel effectué par la compagnie le 24 mai 1890 devait être imputé sur les intérêts arrêtés à cette date de la dette de garantie de l'exercice 1884, et pour le surplus sur le capital de cette dette, laquelle devait se trouver ainsi ramenée à la somme de 4.483.510f,19 valeur du 25 mai 1890; dire que les chiffres fixés par l'arrêté du 11 juin 1891 seront rectifiés en conformité de la déclaration ci-dessus et ordonner que le compte-courant de la garantie du réseau métropolitain de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée sera arrêté au 31 décembre 1890, au crédit de l'État, en capital à 22.054.510f,19, en intérêts à 2.819.111f,84 et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des travaux publics, — tendant au rejet du pourvoi de la compagnie, par les motifs que le système proposé par elle est en contradiction absolue avec le principe de droit civil, d'après lequel le débiteur ne peut rembourser le capital de sa dette avant les intérêts, et que ce principe, ainsi qu'il a été admis par la doctrine et la jurisprudence, s'applique aussi bien au cas où il existe entre le même débiteur et le même créancier plusieurs dettes également exigibles, qu'au cas où il n'en existe qu'une seule; qu'au surplus il est inexact de dire que les avances successives faites par l'État à titre de garantie d'intérêt constituent pour lui autant de créances et pour la compagnie autant de dettes distinctes; qu'il y a unité d'obligation et que le contrat passé avec la compagnie consiste en un compte courant de garantie dont le résultat ne constitue qu'une créance au profit de l'État; qu'ainsi, à aucun point de vue, la compagnie n'est fondée à contester l'imputation qui a été faite par l'arrêté attaqué;

Vu la loi du 10 juin 1853 et le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 6 juin 1863;

Vu la loi du 20 novembre 1883 approuvant la convention des 26 mai et 9 juillet 1883;

Considérant que, par la décision attaquée, le Ministre des travaux publics a arrêté le compte de la garantie d'intérêts afférente

au réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, tel qu'il résultait au 31 décembre 1890, tant des divers versements opérés par l'État, que des remboursements partiels effectués par la compagnie en exécution de la convention du 26 mai 1883 et en imputant les sommes versées par la compagnie, d'abord sur les intérêts et ensuite sur le capital de l'ensemble de la dette qu'elles sont destinées à éteindre;

Considérant que la compagnie conteste ce mode d'imputation et soutient que les avances par elle reçues d'après les déficits constatés en fin d'exercices constituent autant de dettes distinctes que d'exercices différents; que, par suite, elle a le droit, par application de l'article 1253 du Code civil, d'imputer les payements partiels par elle effectués sur celle de ces dettes qu'elle entend acquitter et qu'en fait elle choisit celle résultant de l'exercice 1884 qui doit en conséquence se trouver en partie éteinte par le remboursement opéré en 1889.

Mais considérant que le versement des avances opéré par l'État en vertu de la convention susvisée constitue l'exécution d'une seule et même obligation et qu'aux termes de l'article 12 de ladite convention il n'existe de ce chef à son profit qu'une seule créance, au remboursement de laquelle sont attribués jusqu'à due concurrence les excédents d'exploitation dans quelque année qu'ils se produisent, suivant un compte qui se poursuit pendant toute la durée de la concession; que, par suite, et alors même qu'il fût possible d'interpréter l'article 1254 du Code civil dans le sens que la compagnie voudrait lui attribuer, celle-ci n'est pas fondée à contester le mode d'imputation appliqué par l'arrêté attaqué aux payements partiels par elle opérés en atténuation de sa dette, et que sa demande doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 88)

[4 mai 1894]

Taxes syndicales. — Travaux de défense contre les inondations d'un cours d'eau. Périmètre de protection tracé d'après la laisse des eaux lors des plus grandes crues : régularité. — (Sieur Redortier.)

Imposition des terrains d'après leur degré d'intérêt aux travaux : régularité.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le périmètre du syndicat aurait été mal établi :*

Considérant que, pour déterminer ce périmètre, l'expert a suivi avec raison la laisse des eaux, lors des plus grandes crues, et que le requérant n'établit pas que des terrains laissés en dehors du périmètre aient jamais été atteints par les inondations;

Sur le moyen tiré de ce que les coefficients appliqués aux diverses propriétés ne seraient pas en proportion de l'intérêt qu'elles ont aux travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrains ont été répartis en cinq classes suivant la nature et l'importance du danger auquel ils sont exposés et les divers avantages qu'ils peuvent retirer de la protection que leur assurent les digues et que les coefficients variables appliqués à ces classes ont été calculés de manière à tenir compte de ces divers éléments;

Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il soit exonéré de toute contribution aux frais de la digue longitudinale :

Considérant que cette digue n'a pas seulement pour effet d'assurer la protection des terrains qui se trouvent placés derrière elle, mais qu'elle a encore pour but de contenir la digue transversale du Moulin-Neuf et d'empêcher que cette dernière ne soit tournée par les eaux ; qu'il suit de là que le requérant n'est pas fondé à soutenir qu'un périmètre spécial devait être établi pour l'imposition des taxes nécessaires à l'entretien de cette dernière digue. (Rejet.)

(N° 89)

[4 mai 1894]

Taxes assimilées. — Subventions spéciales pour dégradations aux chemins vicinaux. — Caractère de circulation exceptionnelle — (Préfet du Pas-de-Calais contre le sieur Caron.)

Transports faits par des cultivateurs conduisant en gare des betteraves destinées à une fabrique de sucre située à plus de trente kilomètres des lieux de production. Pas de subvention due par le fabricant : ces transports opérés en dehors du rayon habituel d'approvisionnement de l'usine, ont été peu importants et n'ont pas causé une circulation exceptionnelle.

Chemins vicinaux ordinaires : qualité pour représenter les communes. — Le préfet n'a pas qualité pour attaquer devant le Conseil d'État au nom d'une commune l'arrêté d'un conseil de préfecture accordant décharge de subventions pour dégradation des chemins vicinaux ordinaires. La commune doit être représentée par le maire.

. . . .

EN CE QUI CONCERNE *les chemins vicinaux ordinaires* n°s 3 *et* 8 *de la commune d'Achicourt* :

Considérant qu'aux termes de l'article 90 de la loi du 5 avril 1884, le maire est chargé de représenter la commune en justice, soit en demandant, soit en défendant ; qu'ainsi c'était au maire de la commune d'Achicourt et non au préfet qu'il appartenait, en exécution de la délibération du conseil municipal de cette commune, de se pourvoir contre l'arrêté par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a accordé décharge au sieur Caron des subventions spéciales qui lui étaient réclamées à raison des dégradations causées aux chemins vicinaux ordinaires de la commune d'Achicourt ; qu'il suit de là que le recours sus-visé du préfet n'est pas recevable en tant qu'il conclut à la réformation de l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions qui concernent les chemins précités et qu'il n'y a lieu d'examiner au fond que les conclusions relatives aux chemins de grande communication.

En ce qui concerne les chemins de grande communication n°s 3, 4 *et* 60 *:*

Considérant que les transports à raison desquels des subventions spéciales ont été réclamées au sieur Caron, fabricant de sucre à Liévin, ont été effectués par des cultivateurs conduisant à la gare d'Arras des betteraves récoltées sur le territoire des communes environnantes pour être expédiées par chemin de fer à l'usine Caron, située à plus de 30 kilomètres des lieux de production ; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'instruction que ces transports, opérés en dehors du rayon d'approvisionnement de l'usine Caron, ont été peu importants, comparativement à l'ensemble de ceux effectués sur les mêmes chemins pour l'alimentation des usines de la banlieue d'Arras ; qu'ainsi les dégradations causées aux chemins de grande communication dont s'agit ne peuvent être considérés comme provenant d'une circulation exceptionnelle causée par les transports industriels du sieur Caron ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé au sieur Caron décharge des subventions spéciales auxquelles il avait été indûment assujetti. (Rejet).

(N° 90)

[4 mai 1894]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Premier projet non exécuté. — Décès avant la réception de l'ouvrage. — Intérêts : point de départ. — (Veuve Dauphiné contre commune d'Elbeuf-en-Bray.)

— Honoraires dus pour un projet susceptible d'exécution, et dont l'abandon est imputable à la commune.

— Décès de l'architecte avant la réception définitive de l'ouvrage et la vérification de tous les mémoires : honoraires fixés à 4 p. 100 du montant des travaux.

— Point de départ des intérêts fixé, en vertu d'une convention, à une date antérieure à la demande en justice.

. . . .

EN CE QUI TOUCHE *la requête de la dame Dauphiné et sur les conclusions tendant à ce que le Conseil d'État déclare valable un arrêté de compte qui aurait fixé les honoraires restant dus à la somme de* 1.060f,67 :

Considérant qu'il n'est pas justifié que la note d'honoraires du sieur Dauphiné s'élevant à ce chiffre ait jamais été régulièrement acceptée par la commune d'Elbeuf-en-Bray ;

Sur les conclusions tendant à ce que les honoraires soient calculés d'après le taux de 5 *p.* 100 :

Considérant que le sieur Dauphiné n'ayant pas procédé à la réception de l'ouvrage, ni à la vérification définitive de tous les mémoires, le conseil de préfecture a alloué une rémunération suffisante du travail de cet architecte, en fixant ses honoraires à 4 p. 100 du montant des travaux ;

Sur les conclusions tendant à ce que les honoraires soient calculés sur diverses factures omises au décompte de l'entreprise :

Considérant, d'une part, qu'il y a lieu de faire porter les honoraires sur les mémoires de sculpture, vitrerie et serrurerie s'élevant ensemble à 1.097f,10 et correspondant à des travaux mentionnés au devis dressé par le sieur Dauphiné, mais que, d'autre part, il n'y a pas lieu de tenir compte, pour leur calcul, du mémoire de 85f,70 relatif à des travaux faits au presbytère ;

En ce qui touche le recours incident de la commune :

Sur les conclusions tendant à ce que la commune soit exonérée du payement d'une somme de 285f,70 représentant les honoraires afférents à un premier projet non exécuté :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce projet, susceptible d'être mis à l'exécution, était complètement distinct de celui qui a été plus tard exécuté, et qu'il n'est même pas allégué que l'abandon qui en a été fait soit imputable à l'architecte; que, dès lors, la commune n'est pas fondée à soutenir qu'elle ne doit pas une rémunération de ce chef;

Considérant que les honoraires calculés au taux de 4 p. 100 sur le montant du décompte fixé par le Conseil d'État à 26.561f,12 et auquel il faut joindre les diverses factures montant à 1.097f,10 s'élèvent à 1.106f,32; qu'il y a lieu d'y ajouter la somme de 285f,70 afférente au premier projet, ainsi que celle de 200 francs réclamée pour frais de voyage et qui n'a jamais été contestée; qu'en déduisant de la somme de 1,592f,02 ainsi obtenue 900 fr. reçus à titre d'acompte, la commune reste devoir à la dame Dauphiné 692f,02;

Sur les intérêts :

Considérant que la commune a dans ses conclusions devant le conseil de préfecture reconnu devoir conventionnellement les intérêts à partir du 1er janvier 1882; que, dans ces circonstances, elle n'est pas fondée à demander que le point de départ en soit reporté à la date de la demande en justice;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que la dame Dauphiné a demandé les intérêts à partir du 17 septembre 1891 et du 28 décembre 1892; qu'à chacune de ces dates il était dû plus d'une année d'intérêts; qu'ainsi il y a lieu de faire droit à ces conclusions de sa requête;

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'eu égard aux circonstances de l'affaire il y a lieu de mettre les dépens exposés devant le Conseil d'État moitié à la charge de la dame Dauphiné et moitié à la charge de la commune d'Elbeuf-en-Bray... (La commune d'Elbeuf-en-Bray payera à la dame Dauphiné la somme de 692f,02 avec les intérêts à compter du 1er janvier 1882 et les intérêts des intérêts, à partir des dates du 17 septembre 1891 et 28 décembre 1892; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire; surplus des conclusions de la requête et recours incident rejetés; dépens supportés moitié par la dame Dauphiné et moitié par la commune d'Elbeuf-en-Bray.)

(N° 91)

[4 mai 1894]

Cours d'eau navigables. — Délimitation du domaine public. — Iles. — (Sieur Tostain.)

La délimitation du domaine public sur des îles situées dans un cours d'eau navigable doit-elle faire l'objet d'opérations distinctes ou peut-elle être effectuée en prenant pour base le niveau de débordement sur les rives continentales? — Réservé dans le premier sens. — En conséquence, annulation d'une délimitation d'îles effectuée d'après le niveau des rives continentales, faisant disparaître les alluvions et réduisant même la superficie des îles antérieure à ces alluvions.

CONSIDÉRANT qu'il résulte des plans et profils joints au dossier que les îles de la Haute-Chaîne et de la Poudrière n'ont pas fait l'objet d'une délimitation distincte et indépendante de celle des rives continentales établie en dressant pour chacune de ces îles des profils en nombre suffisant pour permettre de reconnaître la configuration de leurs berges et de déterminer le niveau où commence le débordement; que les limites fixées par l'arrêté préfectoral du 31 décembre 1889 l'ont été d'après l'ensemble des rives continentales dans la section de la Maine comprise entre le pont de la Haute-Chaîne et le pont de Segré; que, d'ailleurs, la délimitation ainsi opérée a pour effet, non seulement de faire disparaître les alluvions qui se sont formés sur les bords de ces îles, mais encore de réduire la superficie des îles, telle qu'elle avait été fixée antérieurement à ces alluvions; qu'il suit de là que le niveau du débordement résultant de cette opération d'ensemble n'est pas applicable aux îles dont le sieur Tostain est propriétaire et que l'arrêté du 31 décembre 1889 doit être annulé en ce qui concerne ces îles... (Arrêté annulé en tant qu'il a fixé à la cote 15^{m},85 la limite du domaine public sur les berges des îles de la Poudrière et de la Haute-Chaîne.)

PERSONNEL

(N° 92)

Janvier 1895.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 28 décembre 1894. — M. **Minard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine).

Décret du 4 janvier 1895. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Au grade d'Officier :

MM. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, Directeur du Personnel et de la Comptabilité à l'Administration centrale.

Colson, Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur des Chemins de fer à l'Administration centrale.

Mengin-Lecreulx, Inspecteur Général de 2e classe.

Holtz, Inspecteur Général de 2e classe.

Quinette de Rochemont, Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Eschbach.** **Vivier.** **Bresse.** **Boutteville.** **Legouëz.** **Decolliveaux.**	Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Barthaud. **Hausser** (Ernest).	Sous-Ingénieurs.
Malapert,	Ingénieur en Chef de 2e classe.

Décret du 5 *janvier.* — M. **Parlier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 26 *janvier* 1895. — M. **Pochet**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être chargé des fonctions d'Inspecteur Général, rapporteur près la Commission de l'Hydraulique agricole.

M. **Pochet** est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

Décision du 30 *décembre* 1894. — M. **Clavenad**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, précédemment détaché au service municipal de la Ville de Lyon, est placé dans la situation de congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 12 *janvier* 1895. — M. **Müntz**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Siegler**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est main-

tenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Weiss** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef adjoint de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Arrêté du 16 janvier. — M. **Bonnafous**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, en qualité de Directeur de cette Société, à la résidence de Jaffa.

Arrêté du 24 janvier. — M. **Descubes-Desgueraines** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Nancy.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Biard**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	8 fév. 1895

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Brisac**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé pour raisons de santé.	11 nov. 1890
M. **Simon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite.	29 nov. 1890
M. **Quaisin**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	19 sep. 1891
M. **Breton**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	12 fév. 1892
M. **Bailly**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite	18 mars 1892

	Date du décès.
M. **Dujardin**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite	18 avril 1892
M. **Coumes**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	10 janv. 1893
M. **Letrain**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	23 avril 1893
M. **Charpy**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	18 mai 1893
M. **de Lagrené**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	8 août 1893
M. **Lemoyne** (Félix), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	25 août 1893
M. **Sicot**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	18 sept. 1893
M. **Durbach**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	11 déc. 1893
M. **Aurès**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	17 janv. 1894
M. **de Fontanges de Couzan**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	4 fév. 1894
M. **Deglaude**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	21 mai 1894

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 *décembre* 1894. — L'Arrêté du 8 décembre 1890, aux termes duquel M. **Martin** (Félix), Ingénieur en Chef de 1re classe, avait été maintenu en congé renouvelable pour remplir les fonctions de Directeur des chemins de fer du Sud de la France, cessera d'avoir son effet à dater du 9 novembre 1894.

M. **Martin** est mis en retrait d'emploi à dater du même jour.

Arrêté du 26 *décembre*. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de La Pallice (voies situées en dehors de la clôture ouest de la gare de la Pallice — Voies des quais nord et sud à partir des aiguilles de jonction avec la voie de tiroir parallèle à la voie principale de la ligne de la Rochelle à La Pallice), est organisé comme il suit sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'État :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef du service maritime du département de la Charente-Inférieure.

Contrôle commercial.

L'Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État;

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de La Rochelle, du 1er arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure;

Les Conducteurs des Ponts et Chaussées, attachés au service du port de La Pallice.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à La Rochelle.

Police.

Les Officier et Maître de port de La Pallice.

Arrêté du 26 *décembre.* — M. **Carrau**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mauléon, et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section, — est chargé, en outre, à titre provisoire, du service ordinaire de l'arrondissement de Bayonne, en remplacement de M. **Aroles**, appelé à une autre destination.

M. **Carrau** continuera de résider à Mauléon.

Il n'est apporté aucune modification à l'organisation des subdivisions et à la composition des bureaux des arrondissements de Mauléon et de Bayonne.

Idem. — Le service ordinaire du département de l'Aveyron, divisé en quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en cinq arrondissements correspondant aux arrondissements administratifs du département.

MM. **Vernières** (Cyprien) et **Marion**, Agents voyers d'arrondis-

sement, sont respectivement chargés du service ordinaire des arrondissements d'Espalion et de Millau.

Ils rempliront les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Les arrondissements de Rodez, de Saint-Affrique et de Villefranche sont confiés :

L'Arrondissement de Rodez, à M. **Mahieu**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, en outre, au service des chemins de fer de Carmaux à Rodez et d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau ;

L'Arrondissement de Saint-Affrique, à M. **Arnal**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin du Tarn ;

Et l'arrondissement de Villefranche, à M. **Lavabre**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin du Tarn.

Arrêté du 30 *décembre.* — M. **Journès** (Henri), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence d'Espalion, au service ordinaire du département de l'Aveyron et au service hydrométrique du bassin du Lot, est chargé, à la résidence d'Embrun, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Desbos**, détaché au service des Travaux publics du Cambodge.

M. **Journès** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 9 *janvier* 1895. — M. **Prat** (Louis), Sous-Ingénieur, attaché, à la résidence de Tlemcen, au service ordinaire du département d'Oran et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est-Algérien, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études du chemin de fer de Tlemcen à Lalla-Maghnia (M. **Genty**, Ingénieur en Chef).

Décret du 12 *janvier.* — Le Décret du 29 septembre 1892, portant que le Directeur des chemins de fer de l'État pourra être assisté d'un Sous-Directeur, est et demeure abrogé.

Arrêté du 12 *janvier.* — M. **Bricka**, Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État, en qualité d'Ingénieur en Chef de la voie et des bâtiments, est

nommé Chef de l'exploitation, en remplacement de **M. Duportal**.

Arrêté du 12 janvier. — **M. Fouan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État, en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie et des bâtiments, est nommé Ingénieur en Chef de la voie et des bâtiments, en remplacement de **M. Bricka**.

Idem. — **M. Duportal**, Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État, est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local.

Idem. — Un service est créé pour les études et travaux d'une gare maritime sur la rive gauche de la Loire, au port de Nantes.

Ce service est réuni aux attributions de **M. Lefort**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Nantes.

Arrêté du 16 janvier. — **M. Sentoux** (Auguste) Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Gers, est chargé, à la résidence de Mirande, de l'arrondissement de l'Ouest du même service et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin de l'Adour — 2e section, et des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de **M. Rivière**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Sentoux remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 4 janvier 1895. — **M. Moreau** (Jules), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent

26 *décembre* 1894. — M. **Palancade** (Aimé), Concours de 1894, n° 3, Puy-de-Dôme, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

Idem. — M. **Vallancourt** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 25, Loiret, service ordinaire.

27 *décembre.* — M. **Michel** (Mathieu), Commis, Concours de 1893, n° 4, Var, service ordinaire.

Idem. — M. **Thimon** (Jules), Commis, Concours de 1894, n° 4, service des Travaux publics de la Régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Ponderoux** (Auguste), Commis, Concours de 1894, n° 5, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Lemaire** (Gustave), Commis, Concours de 1894, n° 14, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Mazure** (Alexandre), Concours de 1894, n° 19, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de la Loire.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Vallée** (Augustin), Commis, Concours de 1894, n° 24, Indre, service ordinaire.

28 *décembre.* — M. **Legros** (Ernest), Commis, Concours de 1893, n° 71, Ariège, service des études des chemins de fer des Pyrénées centrales.

Idem. — M. **Valentin** (Auguste), Commis, Concours de 1894, n° 6, Seine, service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

30 *décembre.* — M. **Lambert** (Édouard), Commis, Concours de 1893, n° 30, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Sairaison** (Adrien), Commis, Concours de 1893, n° 139, Nord, service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Nord.

8 *janvier* 1895. — M. **Rose** (Auguste), Commis, Concours de 1893, n° 109, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

12 *janvier.* — M. **Lagrange** (Alcide), Concours de 1892, n° 9, Indre-et-Loire, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *janvier* — M. **Bonvalet** (Paul), Commis, Concours de 1893, n° 94, Seine-et-Marne, serivce ordinaire.

Idem. — M. **Gouverne** (Paul), Commis, Concours de 1894, n° 11, Aube, service municipal de la ville de Troyes.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Margier** (Raphaël), Commis, Concours de 1894, n° 26, Seine, attaché dans les bureaux de l'Administration centrale.

Idem. — M. **Pitet** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 99, Maine-et-Loire, service ordinaire.

16 *janvier.* — M. **Maugy** (Joannès), Commis, Concours de 1893, n° 85, Isère, service ordinaire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

28 *décembre* 1894. — M. **Thierry** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Châteaudun.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

30 *décembre.* — M. **Clochard** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'Hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne.
Il est placé dans la situation de service détaché.

12 *janvier* 1895. — M. **Drogo** (Maximien), Conducteur de 2° classe, détaché au service municipal de la ville de Roanne, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Saint-Étienne.
Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Saunier** (Adrien), Conducteur de 4° classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Saint-Étienne.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉ.

8 janvier 1895. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour raisons de santé, à **M. Rolot** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

9 janvier 1895. — **M. Clerc** (Léon), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Joinville (Haute-Marne).

12 janvier. — **M. Duplay** (Auguste), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie générale des Eaux, en qualité d'Ingénieur, à la résidence de Nice.

Idem. — **M. Dantrey** (Henri), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Sous-Chef de section, à la résidence de Neufchâteau.

16 janvier. — **M. Michel** (Octave), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Congo français, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société d'études du Congo français.

22 janvier. — **M. Chausse** (Henri), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne), est autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur des travaux du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse.

6° DISPONIBILITÉ.

9 janvier 1894. — **M. Marcoz** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie,

est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant un an pour raisons de santé.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lavabre** (Justin), Conducteur principal, Corse, service ordinaire et Contrôle de l'exploitation des chemins de fer	1er janv. 1895
M. **Tulasne** (Alfred), Conducteur de 1re classe, Maine-et-Loire, service ordinaire	1er fév. 1895
M. **Lafforgue** (Pierre), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	18 fév. 1895

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Vèret** (Vital), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable comme Architecte voyer de la ville de Cambrai	12 oct. 1893
M. **Level** (Charles), Conducteur de 2e classe, Seine, détaché au service municipal de la ville de Paris.	3 déc. 1894
M. **Roux** (Jean), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	10 déc. 1894
M. **Ropert** (Eugène), Conducteur de 1re classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.	17 déc. 1894
M. **Lebis** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Eure, service ordinaire.	20 déc. 1894
M. **Brihat** (Auguste), Conducteur de 1re classe, Puy-de-Dôme, service ordinaire.	21 déc. 1894

9° DÉCISIONS DIVERSES.

17 *décembre* 1894. — M. **Clergé** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe dans le département de la Côte-d'Or, même service.

23 *décembre*. — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE L'AVEYRON.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de l'Aveyron, au service ordinaire, sont fixés à

nouveau de la manière suivante, en raison de la fusion des services de voirie, à dater du 1er janvier 1895.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et deux Commis en résidence à Rodez (Provisoirement quatre Conducteurs et un Commis).

MM. **Durand**, Conducteur de 1re classe.
Albouy (Auguste), Conducteur de 1re classe.
Vergely, — 2e —
Caillot, — 3e —
Viguier, Commis de 3e classe.

Un Agent voyer d'arrondissement, un Agent voyer cantonal et trois Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Arrondissement de Rodez.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Rodez.

MM. **Hurel**, Conducteur de 1re classe.
Albouy, Commis stagiaire
N..., Commis.

Trois Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision de Bozouls. — Un Agent voyer.
— *de Cassagnes.* — **N...**, Conducteur (Provisoirement M. **Couvignon**, Commis de 1re classe.
— *de Congues.* — Un Agent voyer.
— *de la Salvetat.* —
— *de Marcillac.* —
— *de Naucelle.* — M. **Barthas**, Conducteur de 3e classe.
— *de Pont-de-Salars.* — Un Agent voyer.
— *de Réquista.* —
— *de Rignac.* —
— *de Rodez.* — M. **Palayret**, Conducteur de 3e classe.
— *de Sauveterre.* — Un Agent voyer.

Arrondissement d'Espalion.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Espalion.

MM. **Galtier**, Conducteur de 1re classe.
Bach, Commis de 2e classe.
Chivalié, Commis stagiaire.

Un Agent voyer cantonal et trois agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision d'Entraygues. — M. **Versepuech**, Conducteur de 2e classe.
— *d'Espalion.* — M. **Blayac**, Conducteur de 1re classe.
— *d'Estaing.* — Un Agent voyer.
— *de Laguiole.* —
— *de Mur de Barrez.* —
— *de Saint-Amans.* —
— *de Sainte-Geneviève.* —
— *de Saint-Geniez.* —

Arrondissement de Millau.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Millau (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis).

MM. **Thomas** (Adrien), Conducteur de 2e classe.
Salles, — 3e —
Camplo, Commis de 3e classe.

Deux Agents voyers cantonaux et un Agent voyer auxiliaire sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision de Champagnac. — N..., Conducteur (Provisoirement M. **Grimal**, Commis de 3e classe).
— *de Laissac.* — Un Agent voyer.
— *de Millau.* — M. **Pagès**, Conducteur de 1re classe.
— *de Nant.* — M. **Thomas** (François), Conducteur de 3e classe.
— *de Peyreleau.* — Un Agent voyer.
— *de Salles-Curan.* —

Subdivision de Saint-Bauzely. — Un Agent voyer.
— *de Sévérac-le-Château.* —

Arrondissement de Saint-Affrique.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Pestre**, Conducteur de 2e classe.
Amat, Commis de 3e classe.
Valès, — 3e —

Un Agent voyer cantonal et deux Agents voyers auxiliaires sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision de Belmont. — Un Agent voyer.
— *de Camarès.* —
— *de Cornus.* —
1re *Subdivision de Saint-Affrique.* — M. **Martin** (Emile), Conducteur principal.
2e — *de Saint-Affrique.* — M. **Caldier**, Conducteur de 2e classe.
Subdivision de Saint-Rome-de-Tarn. — Un Agent voyer.
— *de Saint-Sernin.* —

Arrondissement de Villefranche.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Villefranche (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis).

MM. **Mouly**, Conducteur principal.
Moly, Conducteur de 2e classe.
Grenié, Commis de 1re classe.
Courtial, — 1re —

Un Agent voyer auxiliaire est en outre attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Aubin. — M. **Valière**, Conducteur de 4e classe.
— *d'Asprières.* — Un Agent voyer.
— *de Decazeville.* —
— *de Montbazens.* —
— *de Najac.* —
— *de Rieupeyroux.* —

Subdivision de Villefranche. — M. **Delclaux**, Conducteur de 2ᵉ classe.

— *de Villeneuve.* — Un Agent voyer.

26 *décembre.* — M. **Alata** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de la Corse, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ajaccio à Propriano, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Fanucci** (François), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et de l'exploitation technique du chemin de fer d'Ajaccio à Corte.

Idem. — M. **Bidaut** (Eugène), Conducteur de 1ʳᵉ classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Somme.

Idem. — **Jardin** (Henri), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département de la Gironde, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Decrooy** (Gustave), Conducteur de 3ᵉ classe, en congé pour affaires personnelles est remis en activité et attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

8 *janvier* 1895. — M. **Desgouttes** (François), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe dans le département de l'Allier, au service ordinaire et au service de la navigation de l'Allier.

Idem. — M. **Brouzet** (Auguste), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments du même réseau, même département.

Idem. — M. **Lemeunier** (Alfred), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine.

9 janvier. — (RÉORGANISATION DES SERVICES DU DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés dans le département de la Haute-Marne, au service ordinaire et au service de navigation confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cadart**, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

I. — SERVICE ORDINAIRE.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Aucune modification.

Arrondissement du Nord.

Aucune modification.

Arrondissement du Centre

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Chaumont.

MM. **Vouillaume**, Conducteur de 2e classe.
Broisson, Commis de 3e classe.
Gross (Pierre), — 3e —

Subdivision d'Andelot. — Route nationale n° 65 sur 38 kilomètres. — Service hydraulique. — Contrôle des chemins de fer d'intérêt local.

M. **Nalot**, Conducteur de 4e classe.

1re *Subdivision de Chaumont.* — Routes nationales nos 19, 65 et 67 sur 21 kilomètres. — Canal de la Marne à la Saône sur 21 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Martin** (René), Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Chaumont.* — Routes nationales nos 19 et 65 sur 51 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Deschamps** (Joseph), Conducteur principal (Autorisé personnellement à résider à Châteauvillain).

Arrondissement du Sud.

Aucune modification.

II. — SERVICE DE NAVIGATION.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Aucune modification.

Subdiv

1er Arrondissement.

Aucune modification.

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Chaumont.

MM. **Deschamps** (Émile), Conducteur de 1re classe.
Habert, — 4e classe.
Rémy, Commis de 3e classe.
Barbe, — 3e —

Subdivision de Bologne. — Canal de la Marne à la Saône sur 28 kilomètres. — Route nationale n° 67, sur 25 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Lemoine** (Alcide), Conducteur de 1re classe (Autorisé personnellement à résider à Chaumont).

Subdivision de Rolampont. — Canal de la Marne à la Saône sur 12 kilomètres. — Réservoir de La Mouche et rigole de 8 kilomètres. — Route nationale n° 19 sur 20 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Buat**, Conducteur de 2e classe (Autorisé à conserver la résidence de Luzy jusqu'au 31 décembre 1895).

3e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Aucune modification.

1re *Subdivision de Langres.* — Canal de la Marne à la Saône sur 23 kilomètres. — Réservoir de La Liez. — Service hydraulique. — Contrôle du chemin de fer d'intérêt local.

M. **Carlier** (Henri), Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Langres.* — Canal de la Marne à la Saône, études sur 23 kilomètres. — Études du réservoir de Villegusien.

M. **Gagnot**, Conducteur de 2e classe.

4e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Langres.

MM. **Radouan**, Conducteur de 4e classe.

MM. **Baumgartner**, Conducteur de 4ᵉ classe.
Roux, Commis de 3ᵉ classe.
Aynard, Commis stagiaire.

Subdivision de Saint-Seine. — Construction du canal de la Marne à la Saône entre Pouilly-sur-Vingeanne et Fontaine-Française sur 6^{km},481.

MM. **Coulon**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Gradelet, — 4ᵉ —
Meyer, Commis.
N..., —

Subdivision de Fontaine-Française. — Canal de la Marne à la Saône (Travaux de parachèvement sur 23^{km},683, de Fontaine-Française à la Saône.

M. **Clergé**, Conducteur de 3ᵉ classe.

M. **Florentin** (Alfred), Conducteur de 2ᵉ classe, à Saint-Ciergues, devenu disponible par suite de la présente réorganisation, sera attaché provisoirement au bureau du 4ᵉ arrondissement de navigation à Langres et employé au mieux des intérêts du service en attendant qu'une nouvelle destination puisse lui être assignée.

M. **Varrin**, Conducteur principal, est chargé à titre provisoire, à la résidence de Chaumont, de la liquidation des comptes de la section de construction du canal de la Marne à la Saône, de Chaumont au Val des Écoliers et de la préparation des dossiers d'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement du réservoir de Villegusien (cette mission temporaire ne pourra se prolonger au delà du 31 décembre 1895).

M. **Raby**, Conducteur de 4ᵉ classe, est attaché, à titre provisoire, au bureau de l'Ingénieur en Chef de la navigation à Chaumont, pour confectionner les planches et diriger l'impression des rapports des Ingénieurs, sur le concours ouvert pour les appareils mécaniques de la descente en Saône, du canal de la Marne à la Saône entre le bief de partage et Villegusien (cette mission temporaire ne pourra se prolonger au delà du 31 décembre 1895).

9 *janvier.* — M. **Dufal** (Hypolite), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Bourganeuf, même département.

12 *janvier*. — M. **Dourrieu** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, passe au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

Idem. — M. **Blot** (Hyacinthe), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, aux services des 3e et 4e sections de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux de raccordement des gares de la rive gauche, à Rouen.

Idem. — M. **Genet** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

16 *janvier*. — M. **Fournier** (Murat), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des chemins de fer de l'État, est attaché, en outre, au service du Contrôle des chemins de fer algériens, tunisiens et corses.

Idem. — (RÉORGANISATION DU SERVICE DES VOIES NAVIGABLES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et six Commis, en résidence à Lille.

MM. **Lesage** (Jules), Conducteur de 4e classe.
Héquet, Commis de 2e classe.
Caby, — 2e —
Machin, — 2e —
Humbert, — 3e —
N..., Commis.
N..., — (Provisoirement M. **Certain**, Agent de la statistique).

M. **Lemercier**, Conducteur principal. — (Étude du canal du nord sur Paris. — 1re section.)

Arrondissement de Douai.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Douai.

MM. **Leroy** (Paul), Conducteur de 3e classe.
Boulogne, — 4e —
Jannin, — 4e —
Devrez, Commis de 1re classe.
Gouy, — 3e —
N..., Commis (Provisoirement M. **Mézaud**, Agent de la statistique).
N..., Commis (Provisoirement M. **Herbaut**, Agent temporaire).

Arrondissement de Lille.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Lille.

MM. **De Bergh** (Georges), Conducteur de 4e classe.
Savary (Honoré), — 4e —
N..., Conducteur.
Leferre, Commis.
Magniez, —
Coyaux, —
Sarels, —
Hugot, Commis stagiaire.

Subdivision de Roubaix. M. **Diruit**, Conducteur principal.
— *de Merville.* M. **Wackernie**, Conducteur de 1re cl.
— *d'Armentières.* M. **Renault**, Conducteur de 2e classe.
1re *Subdivision de Lille.* M. **Bourel**, — 3e —
2e — — M. **Le Noan**, — 3e —
Subdivision de Béthune. M. **N...**, Conducteur (Provisoirement M. **Auber**, Commis de 2e classe).

1er Arrondissement de Dunkerque.

Aucune modification.

2e Arrondissement de Dunkerque.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Dunkerque.

MM. N..., Conducteur.
Brifaut, Commis de 2e classe.
N..., Commis (Provisoirement M. **Leclercq**, Agent de la statistique).

1re *Subdivision de Saint-Omer*. — M. **Bouclet**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Saint-Omer*. — M. **Faillie**, Conducteur de 3e classe, et **Legrand**, Commis de 1re classe.

Arrondissement de Calais.

Aucune modification.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 93)

[12 septembre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 1, du Finistère, d'Hennebont à Lanvéoc, entre les points 78^{km},446 et 91^{km},120, au passage dit *Lieue de Grève*, à exécuter suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 20 juin 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 94)

[8 février 1895]

Décret approuvant la substitution à M. Alfred Lambert de la Société anonyme des chemins de fer de la banlieue de Reims,

comme rétrocessionnaire du tramway de Cormicy à Verzy par Reims.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Alfred Lambert, de la *Société anonyme des chemins de fer de la banlieue de Reims et extensions*, comme rétrocessionnaire du tramway de Cormicy à Verzy par Reims, dont l'établissement dans le département de la Marne a été déclaré d'utilité publique par le décret du 24 juillet 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la Société, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du tramway mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisé par décret rendu en Conseil d'État.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 95)

[4 mai 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Langlade.)

Art. 32. — *Travaux excédant de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif : allocation d'une indemnité consistant dans la remise du rabais sur ces travaux* (*X*).

Art. 41. — *Acceptation du décompte sans réserve par l'entrepreneur : non-recevabilité de réclamation postérieures* (*XII*).

Activité exceptionnelle. — Augmentation des prix de la main-d'œuvre par suite de l'activité exceptionnelle imprimée aux travaux par les ingénieurs ; indemnité due à l'entrepreneur (*XI*).

Difficultés imprévues pour l'extraction de déblais. Pas d'indemnité, malgré l'absence de sondages avant l'adjudication : l'entrepreneur devait prévoir ces difficultés et le bordereau stipule un prix unique pour tous les terrains, quelle qu'en soit la dureté (*I, VIII*).

Force majeure. — Des épuisements dans les fondations à raison d'infiltrations de sources augmentées par les pluies ne doivent pas être considérés comme nécessités par un cas de force majeure. — Pas d'indemnité (*III*).

Manque d'eau. — Un entrepreneur chargé de creuser des puits et d'effectuer d'autres ouvrages ne peut pas réclamer une indemnité à raison de ce que les puits ont été à sec pendant qu'il exécutait les autres ouvrages et ne lui ont pas fourni l'eau nécessaire pour la confection du mortier (*VIII*).

Prix supplémentaire demandé à raison d'un ravalement non prévu. Rejet : le travail effectué constitue un simple ragrément prévu au devis (*IX*).

Procédure. — Réclamation étrangère à l'entreprise : non recevabilité (*VII*).

Rabais. — Le rabais d'adjudication ne doit pas porter sur un prix non prévu au bordereau et fixé par le conseil de préfecture (*XIV*).

Sable des empierrements ; fourniture non comprise dans le prix de la main-d'œuvre; indemnité accordée (*V*).

Travail compris dans un autre. — Le prix de la dalle de recouvrement est compris dans le prix des dallots (*XII*).

Travaux non prévus au devis : défaut de justification d'un ordre écrit en prescrivant l'exécution ; pas d'indemnité (*VIII, XIII, XV, XVIII*).

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Langlade tendant à faire porter à* 10.403f,56 *l'indemnité de* 1.517f,74 *que le conseil de préfecture lui a accordée pour les déblais de fondation dans le terrain naturel :*

Considérant que le requérant soutient, d'une part, que le prix de 5 francs le mètre cube pour les déblais de fondation à la gare de Lisle est insuffisant et doit être porté à 7f,10, chiffre représentant le prix de revient tel qu'il a été établi par son propre expert; d'autre part, qu'il a droit à une indemnité à raison de la quantité considérable de rochers qu'il aurait rencontrée dans les fouilles de la station de Ribérac ;

Sur le premier point :

Considérant que les documents invoqués par le sieur Langlade à l'appui de sa demande n'ont aucun caractère contradictoire et qu'il n'établit pas que le conseil de préfecture, en adoptant le prix de 5 francs le mètre cube et en fixant à 1.517f,74, conformément d'ailleurs à l'avis du tiers expert, le montant total de l'indemnité due de ce chef, ait fait une inexacte appréciation des difficultés imprévues que présentait l'exécution de ce travail ;

Sur le second point :

Considérant que l'entrepreneur soutient que l'emplacement de la station n'était pas arrêtée au jour de l'adjudication ; qu'on n'avait procédé à aucun sondage et qu'il lui avait été, par suite, impossible d'apprécier la nature du sol dans lequel il aurait à faire des fondations ;

Mais considérant que le sieur Langlade n'établit pas que la station ait été construite sur un emplacement autre que celui

qu'elle devait occuper et dont l'assiette était, au moment de l'adjudication, clairement désignée par un piquetage et par l'exécution des avenues d'accès ;

Considérant que le bordereau des prix prévoit un prix unique pour les déblais de toute nature avec ou sans emploi de la poudre, et que l'article 56 du devis et cahier des charges stipule expressément que ce prix s'applique à tous les terrains, quelles qu'en soient la nature et la dureté ; qu'il suit de là que l'entrepreneur qui ne justifie pas avoir rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis n'est pas fondé à réclamer d'autre prix que celui du bordereau ;

II. *En ce qui concerne les déblais de Monsignac et les boisages :*

Considérant que le sieur Langlade n'établit pas que le conseil de préfecture, en homologuant sur ce point le rapport du tiers expert, ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire et fixé à un chiffre insuffisant la plus-value à laquelle il pouvait prétendre pour sujétions diverses dans l'exécution des fouilles de fondation ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte des considérants de l'arrêté attaqué que le conseil de préfecture a entendu, pour la fixation du montant de l'indemnité, s'en référer purement et simplement aux chiffres portés au rapport du tiers expert ; que celui-ci proposait d'allouer 4.494f,86 ; que c'est par suite d'une erreur de copie évidente que le dispositif de l'arrêté porte pour ce chef le chiffre de 4.554f,86 ; que, dans ces conditions, il y a lieu, faisant droit au recours incident du ministre, de rectifier l'erreur matérielle commise par le conseil de préfecture et de ramener à 4.494f,86 l'indemnité de 4.554f,86 par lui allouée ;

III. *Sur les conclusions du sieur Langlade relatives aux épuisements des eaux en fondation :*

En ce qui touche les épuisements faits dans les fondations des bâtiments des stations de Saint-Ayre et de Saint-Méart :

Considérant que pour fixer à 700 francs la somme due de ce chef au sieur Langlade, le conseil de préfecture s'est fondé sur les évaluations du tiers expert ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment d'une pièce émanant d'un agent de l'État, chargé de la surveillance des travaux, que le requérant a produit à l'appui de sa réclamation et dont l'administration ne conteste pas l'authenticité, que, du 21 au 28 mars 1881, période pour laquelle le tiers expert

compte 320 heures de travail, les épuisements ont, à la station de Saint-Ayre, exigé en réalité 637 heures; qu'il suit de là que les évaluations du tiers expert étaient insuffisantes sur ce point et que le chiffre par lui fixé doit être augmenté de 317 heures payées au prix de $0^f,35$ l'heure qu'il a adopté dans son décompte; qu'il y a lieu, dès lors, réformant l'arrêté attaqué, de porter à $810^f,15$ la somme de 700 francs allouée par le conseil de préfecture;

En ce qui touche les épuisements faits dans les fondations des bâtiments de la station de Ribérac :

Considérant que les épuisements ont été nécessités non par les inondations de la rivière de la Dronne comme à Saint-Ayre et à Saint-Méart, mais uniquement par les infiltrations des eaux de sources dont le débit avait été augmenté par les pluies; que, dans ces conditions, le requérant ne peut invoquer à l'appui de sa demande aucun cas de force majeure; qu'ainsi les épuisements dont s'agit rentrent dans la catégorie de ceux prévus par l'article 56 du devis, qui stipule que le prix porté au bordereau pour déblais comprend les épuisements, quelles qu'en soient l'importance et la durée; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de la réclamation :

IV. *En ce qui touche les heures de régie :*

Considérant que le sieur Langlade n'apporte aucune justification à l'appui de sa réclamation relative aux heures de travail qu'il aurait fournies aux gares de Saint-Ayre et de Saint-Méart pour divers ouvrages non compris dans son entreprise et qu'il déclare s'en référer au rapport de son propre expert;

Considérant que celui-ci ne propose sur ce point aucune allocation; que, par suite, ce chef de la réclamation doit être rejeté;

V. *En ce qui touche la fourniture de sable dans les empierrements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le cube du sable fourni par le sieur Langlade est de $470^m,77$ et que, à raison de l'importance de cette fourniture, le ministre n'est pas fondé à soutenir que le prix s'en trouve compris dans celui du n° 12 du bordereau uniquement relatif à des mains-d'œuvre; que, dans ces conditions, le requérant est en droit de réclamer le prix du sable que le conseil de préfecture avait refusé de lui accorder et qu'il sera fait une exacte évaluation de la somme qui lui est due de ce chef en la fixant, à raison de 5 francs le mètre cube, conformément d'ailleurs à l'avis de

l'expert de l'administration et du tiers expert, à 2.353f,35;

VI. *Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à faire élever à 10.100 francs l'indemnité de 3.500 francs accordée par le conseil de préfecture pour difficultés exceptionnelles dans les transports et sur celles du Ministre des travaux publics tendant à faire abaisser cette indemnité à 640 francs :*

Considérant que ni le sieur Langlade ni l'administration n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 1.600 mètres cubes la quantité des matériaux dont le transport a été plus onéreux et à 3.500 francs la somme due à l'entrepreneur ;

VII. *En ce qui touche la demande en payement de 1.000 francs :*

Considérant que le sieur Langlade réclame le payement de bois provenant d'une maison qu'il aurait démolie pour le compte d'un autre entrepreneur et qui auraient été pris par un chef de section ;

Considérant que cette réclamation est étrangère aux travaux qui ont fait l'objet de l'entreprise et à l'instance engagée devant le conseil de préfecture et qu'elle doit, dès lors, être écartée ;

VIII. *En ce qui touche les puits des stations.*

Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour le forage de puits à raison de la nature imprévue des déblais rencontrés :

Considérant que le bordereau des prix prévoit un prix unique pour fouilles des puits dans toute nature de terrains et que, aux termes de l'article 69 du devis, le prix d'application comprend le forage des puits dans toute espèce de terrains, même dans le roc vif à la mine ; qu'il suit de là que l'entrepreneur, qui devait avant l'adjudication se rendre un compte exact des difficultés que pourraient présenter les travaux et qui ne justifie pas, d'autre part, avoir rencontré des terrains d'une nature autre que celle prévue au devis, ne saurait se prévaloir du défaut de fixation de l'emplacement des puits et de l'absence de sondages au moment de l'adjudication pour demander, à raison de la dureté plus ou moins grande des déblais, l'augmentation de prix fixés au bordereau ;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité de 3.563f,80 pour manque d'eau :

Considérant qu'à l'appui de sa demande, le requérant soutient que les puits ont été à sec dans le cours des travaux et qu'il n'a pu y trouver, pour la confection des mortiers, l'eau sur laquelle il a été en droit de compter ;

Mais considérant qu'aucune disposition du cahier des charges n'imposait à l'administration l'obligation de procurer à l'entrepreneur l'eau nécessaire à l'exécution des travaux ; que, si elle a prévu des puits pour assurer l'alimentation journalière de ses agents, il n'en résulte pas qu'elle puisse être rendue responsable de ce que ces puits n'auraient pas fourni assez d'eau pour la confection des maçonneries ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de la réclamation ;

Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à l'allocation d'une indemnité de 100 francs pour l'approfondissement du puits de la station de Saint-Méart :

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre écrit lui ayant prescrit de creuser ce puits à une profondeur plus grande que celle prévue au devis ; que ce chef de réclamation doit, dès lors, être rejeté ;

Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à faire élever à 974f,52 l'indemnité de 252 francs accordée par le conseil de préfecture pour les treuils des puits et sur celles du Ministre des travaux public, tendant à faire abaisser cette indemnité à 105f,60 :

Considérant que ni le sieur Langlade ni l'administration n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant, conformément, d'ailleurs, au rapport du tiers expert, à 84 kilogrammes le poids de chacun des treuils et à 252 francs le montant total de la somme à laquelle l'entrepreneur a droit ;

IX. *En ce qui touche la retaille des pierres :*

Considérant qu'à l'appui de sa demande l'entrepreneur soutient qu'il aurait, sur les ordres des ingénieurs, exécuté aux bâtiments de la station de Ribérac un ravalement dont le prix lui est dû ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers expert, que le travail auquel l'entrepreneur a procédé constitue non un ravalement, ainsi qu'il le prétend, mais un simple ragrément très soigné tel qu'il est défini à l'article 40 du devis ; qu'il n'est, dès lors, pas fondé à réclamer un prix supplémentaire et que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a refusé de faire droit à sa demande ;

X. *En ce qui touche les travaux imprévus :*

Considérant que, pour demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué, le sieur Langlade soutient que les travaux dont il s'agit étaient étrangers à son entreprise et devaient faire l'objet d'un règlement distinct;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que ces travaux

se rattachaient à l'entreprise et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'ils ne peuvent donner lieu qu'à l'application de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Langlade n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation des bases de l'indemnité à laquelle il a droit en lui accordant sur les travaux excédant de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif la remise du rabais de 16 p. 100 par lui consenti ;

Mais considérant que l'importance de ces travaux non passibles du rabais n'a été fixée par le tiers expert qu'à 13.419f,93 ; que ce chiffre, à raison de plusieurs omissions par lui commises, est inférieur au montant réel des travaux dont s'agit ; qu'il résulte, en effet, du rapport de l'expert de l'administration lui-même qu'ils s'élèvent à 20.785f,69 ; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément aux conclusions subsidiaires du requérant, que la remise à laquelle il a droit sera calculée d'après ce dernier chiffre et de fixer l'indemnité qui lui est due de ce chef à 3.325f,71 ;

XI. *En ce qui concerne le prix de la main-d'œuvre :*

Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à faire élever à 30.250 francs l'indemnité de 9.500 francs allouée par le conseil de préfecture et sur le recours incident du ministre, tendant à la suppression de cette indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que les travaux ont, sur les ordres des ingénieurs, été poussés avec une activité exceptionnelle qui a eu pour conséquence une augmentation des prix de la main-d'œuvre dont l'entrepreneur est fondé à demander qu'il lui soit tenu compte ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Langlade n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 9.500 francs le montant de l'indemnité à lui due ; qu'ainsi ses conclusions et le recours incident du ministre doivent être rejetés ;

XII. *En ce qui concerne les dallots :*

Considérant que la plus grande partie des dallots a été portée au décompte définitif partiel de 1881 qui a été notifié au sieur Langlade le 23 février 1882, et qu'en acceptant ce décompte par sa lettre du 1er mars suivant, il n'a formulé aucune réserve au sujet de ces dallots ; qu'il suit de là que le ministre est fondé à opposer à la presque totalité de cette réclamation la déchéance tirée de l'article 41 des clauses et conditions générales et à

demander le retranchement de toutes les sommes qui ont été indûment allouées par l'arrêté attaqué ;

Sur les conclusions du sieur Langlade, tendant à faire porter à 3.639f,58 *l'indemnité de* 1.394f,50 *accordée par l'arrêté attaqué pour les terrassements des grands et des petits dallots et sur celles du ministre, tendant à la faire réduire à* 64f,47 :

Considérant que le sieur Langlade n'établit pas l'inexactitude des attachements d'après lesquels le conseil de préfecture a fixé le cube des déblais effectués ; que, d'autre part, en allouant à l'entrepreneur 1.394f,50, l'arrêté attaqué lui a tenu compte de la totalité des dallots, alors que, en raison de la déchéance encourue par le sieur Langlade, sa réclamation n'était recevable que pour les 109m,65 de dallots exécutés postérieurement au décompte de 1881 ; qu'il suit de là que l'allocation accordée par le conseil de préfecture doit être réduite à 64f,47 ;

Sur les conclusions du Ministre des travaux publics, tendant à faire décider qu'il n'est rien dû au sieur Langlade pour les dalles des petits dallots et que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef la somme de 5.175f,48 :

Considérant que, pour accorder sur ce point une allocation à l'entrepreneur, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le prix n° 373 ne comprend pas la dalle de recouvrement du dallot ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 70 du cahier des charges « les prix du bordereau s'appliquent aux ouvrages parfaitement terminés et complets » ; qu'ils comprennent toutes les fournitures de main-d'œuvre sans exception ; que, dès lors, la dalle de recouvrement qui fait partie intégrante du dallot et qui figure à ce titre sur le dossier-type du projet d'adjudication est incontestablement comprise dans le prix à forfait inscrit au bordereau pour cette catégorie d'ouvrage ; qu'ainsi le ministre est fondé à soutenir que l'allocation de 5.178f,48 doit être supprimée ;

XIII. *En ce qui concerne les piédroits :*

Considérant que l'entrepreneur soutient qu'il a dû, sur l'ordre qui lui en a été donné, exécuter les piédroits des dallots en pierre de javelle au lieu de les exécuter en maçonnerie ordinaire ou en brique, comme le prévoyait le devis ;

Mais considérant qu'il ne justifie d'aucun ordre écrit lui prescrivant le changement pour lequel il réclame aujourd'hui une indemnité ; qu'ainsi il n'y a pas lieu de faire droit à sa demande ;

XIV. *En ce qui touche les crépis en mortier sou les enduits-plâtre :*

Considérant que, pour demander que le prix de 0f,70 le mètre carré fixé par le conseil de préfecture pour les crépis en mortier soit porté à 1 franc, le sieur Langlade se fonde sur ce que ce prix de 1 franc est celui qui est indiqué pour les enduits de cette nature par le n° 80 du bordereau des prix;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les crépis en mortier exécutés par le requérant constituent un simple enduit préparatoire ne comportant pas le travail de dressement et de lissage prévu pour un enduit devant rester apparent; que le prix n° 80 ne saurait dès lors être appliqué dans son entier à ce travail qui sera suffisamment rémunéré au prix de 0f,70 le mètre carré fixé par le conseil de préfecture;

Considérant, d'autre part, que ce prix ne faisait pas partie des éléments de prix du bordereau et que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a fait subir le rabais d'adjudication; qu'il y a lieu, par conséquent, de faire droit sur ce point aux conclusions subsidiaires du sieur Langlade, auxquelles l'administration elle-même déclare se rallier, et, réformant l'arrêté attaqué, de fixer à 2.878f,03 l'indemnité due de ce chef;

XV. *En ce qui concerne les travaux de réfection exécutés à la gare de Ribérac et le garnissage des menuiseries :*

Considérant, d'une part, que le sieur Langlade n'établit pas que les divers travaux dont il réclame le payement lui aient été commandés; qu'en fait il s'agit de changements à la charge de l'administration et que celle-ci les a directement payés aux ouvriers chargés de les exécuter en régie;

Considérant, d'autre part, qu'en admettant que le garnissage de menuiseries ait été réellement exécuté, il résulte de l'instruction qu'il s'agissait d'un garnissage sur des enduits en plâtre et que ce travail, qui n'a d'autre but que de réparer de légères malfaçons dans le dressage des surfaces, est inutile lorsque les travaux ont été convenablement exécutés; qu'ainsi il doit rester à la charge de l'entrepreneur; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a, sur ces deux points, écarté la réclamation du sieur Langlade;

XVI. *En ce qui concerne les maçonneries en pierres sèches :*

Considérant que le sieur Langlade soutient que cette réclamation à laquelle le conseil de préfecture a opposé la déchéance tirée de l'article 41 des clauses et conditions générales, figurait au contraire dans les réserves par lui formulées le 7 juillet 1883 contre le décompte du 18 juin;

Mais considérant qu'en admettant que le conseil de préfecture

ait à tort rejeté comme non-recevable la demande dont s'agit, le requérant ne justifie d'aucun ordre écrit lui ayant prescrit d'exécuter les travaux en question ; qu'ainsi ce chef de la réclamation doit, en tout cas, être rejeté par application de l'article 10 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 ;

XVII. *En ce qui touche la réfection du crépissage :*

Considérant que, pour fixer à 272f,67 l'indemnité due au sieur Langlade, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'une partie des travaux dont le payement était réclamé avait été exécutée en régie ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que les crépissages qui font l'objet de la réclamation actuelle ne figurent pas dans les travaux qui ont été effectués en régie ; que le tiers expert est d'avis de fixer à 366f,54 le montant de l'allocation due au requérant ; que cette évaluation ne paraît pas exagérée et qu'il y a lieu, dès lors, faisant droit aux conclusions du recours et réformant l'arrêté attaqué, de porter de 272f,67 à 366f,54 l'indemnité due de ce chef ;

XVIII. *En ce qui concerne les journées de régie :*

Considérant que l'entrepreneur groupe sous ce chef 243 réclamations relatives à des travaux qu'il prétend avoir été faits en régie ; que ces travaux n'ont laissé aucune trace et ne pouvaient être évalués qu'au moment de leur exécution ; que, d'ailleurs, le sieur Langlade ne produit à l'appui de sa prétention ni ordre de service, ni attachements ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le sieur Langlade n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en mettant deux tiers des frais d'expertise à sa charge et un tiers seulement à la charge de l'État ;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (La somme de 37.096f,42 accordée au sieur Langlade par l'arrêté attaqué sera augmentée de : 1° 110f,15 pour les épuisements dans les fondations des bâtiments des stations de Saint-Ayre et de Saint-Méard ; 2° 1.178f,52 pour travaux imprévus ; 3° 2.353f,35 pour fourniture de sable ; 4° 460f,48 pour crépis en mortier ; 5° 93f,87 pour réfection de crépissages, et diminuée de : 1° 60 francs pour les déblais dans les remblais ; 2° 6.505f,11 pour les dallots. En conséquence, le montant des sommes dues par l'État en principal en sus du décompte du sieur Langlade

est fixé à 34.727f,78. Intérêts des sommes dues au sieur Langlade capitalisés aux 6 décembre 1890 et 7 janvier 1892. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Langlade et du recours incident du ministre rejeté. L'État supportera un tiers des dépens exposés par le sieur Langlade.)

(N° 96)

[4 mai 1894]

Travaux publics. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Frais d'expertise. — (Ville de Brive contre sieurs Raphanaud et Bonnay.)

Le conseil de préfecture ne peut pas mettre une partie des frais d'expertise à la charge du défendeur, alors qu'aucune condamnation n'est prononcée contre celui-ci.

. . . .

CONSIDÉRANT que la ville de Brive s'est désistée purement et simplement du recours qu'elle avait formé contre l'arrêté du conseil de préfecture de la Corrèze, en tant que ce recours concernant le sieur Raphanaud; que, de son côté, celui-ci s'est aussi désisté purement et simplement du recours incident qu'il avait introduit contre les dispositions de l'arrêté attaqué, et que rien ne s'oppose à ce qu'il soit donné acte de ces désistements;

En ce qui concerne le sieur Bonnay, architecte :

Considérant que, si la ville de Brive a déclaré réduire les conclusions, primitivement prises par elle contre le sieur Bonnay, au maintien de l'arrêté attaqué, ce dernier avait régulièrement formé, en réponse au pourvoi de la Ville, un recours incident dont il ne s'est pas désisté et sur lequel il doit être statué;

Considérant qu'aucune condamnation contre le sieur Bonnay n'ayant été prononcée par le conseil de préfecture, c'est à tort que l'arrêté attaqué a mis à la charge de cet architecte une partie des frais d'expertise et qu'il est fondé à en demander la réformation sur ce point... (Il est donné acte : 1° du désistement du pourvoi introduit par la ville de Brive contre l'arrêté attaqué en ce qui concerne le sieur Raphanaud, entrepreneur; 2° de l'abandon par la ville de Brive des conclusions prises par elle contre le sieur Bonnay, en tant qu'elles tendaient à faire condamner

cet architecte à 60.000 francs de dommages-intérêts; 3° du désistement du recours incident formé par le sieur Raphanaud, entrepreneur. La ville de Brive supportera les frais d'expertise mis à la charge du sieur Bonnay par l'arrêté attaqué. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens exposés par les sieurs Raphanaud et Bonnay supportés par la ville de Brive.)

(N° 97)

[4 mai 1894]

Voirie (Grande). — Canaux de navigation. Détérioration des gardes-corps des portes d'aval d'une écluse. — Contravention. Affirmation du procès-verbal. — (Ministre des travaux publics contre sieur Vigouroux.)

Le fait de détériorer, en les heurtant avec un bateau, les gardes-corps des portes d'aval d'une écluse située sur un canal de navigation, constitue une contravention de grande voirie.

Les procès-verbaux en matière de contraventions de grande voirie ne doivent pas, à peine de nullité, être affirmés dans le délai de trois jours à partir de leur rédaction.

. . . .

Considérant que, si les procès-verbaux en matière de contravention de grande voirie doivent être affirmés, aucune disposition législative ne prescrit, à peine de nullité, que cette affirmation ait lieu dans le délai de trois jours; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture, qui a d'ailleurs pris la date de la contravention pour celle de la rédaction du procès-verbal, a renvoyé le sieur Vigouroux des fins de la poursuite pour le motif que le procès-verbal n'avait pas été affirmé dans le délai de trois jours à partir de sa rédaction;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Vigouroux a laissé son bateau heurter les gardes-corps des portes d'aval de l'écluse de Kergudon; que ces gardes-corps ont été ainsi détériorés; que ces faits constituent une contravention prévue et réprimée par les dispositions de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du roi du 24 juin 1777, et qu'ainsi le Ministre des travaux publics est fondé à demander que le sieur Vigouroux soit condamné à une amende de 16 francs, aux frais du procès-verbal,

ainsi qu'à la réparation du dommage évalué à 6 francs... (Arrêté annulé. Sieur Vigouroux condamné à une amende de 16 francs, aux frais du procès-verbal, ainsi qu'au payement de la somme de 6 francs, montant du dommage causé.)

(N° 98)

[5 mai 1894]

Contributions directes et taxes assimilées. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

Taxes de balayage. — La taxe de balayage est due par le riverain d'une rue, sur laquelle sa propriété n'a point d'accès.

Une compagnie de chemins de fer est imposable à la taxe de balayage, à raison d'immeubles en bordure de la voie publique, acquis par elle en exécution d'un décret déclaratif d'utilité publique en vue de l'agrandissement d'une gare, sans qu'il y ait à distinguer si ces immeubles appartiennent à la compagnie ou à l'État.

Rues supprimées après le 1er janvier de l'année de l'imposition. — Maintien de la taxe.

. . . .

... CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 26 mars 1873, la taxe de balayage est due par les propriétaires riverains des voies de Paris livrées à la circulation publique ;

Considérant, d'autre part, que la compagnie requérante ne conteste pas que les magasins et ateliers à raison desquels elle a été imposée à la taxe dont il s'agit soient construits en bordure sur la voie publique ; que, dès lors, elle n'est pas fondée à se prévaloir de ce qu'ils n'auraient pas d'issues directes sur cette voie pour soutenir qu'elle a été à tort imposée à la taxe de balayage ;

Considérant, d'autre part, que, si une partie des immeubles à raison desquels la compagnie a été imposée ont été acquis en exécution d'un décret déclaratif d'utilité publique en vue de l'agrandissement de la gare de Bercy et constituent une dépen-

dance du chemin de fer, la compagnie est imposable à raison de ces immeubles, soit personnellement dans le cas où ils lui appartiendraient, soit en vertu de l'article 63 du cahier des charges dans le cas où ils appartiendraient à l'État, auquel ils devraient faire retour à l'expiration de la concession;

Considérant, enfin, qu'il n'est pas contesté par la compagnie requérante que les rues Libert, Nicolaï et de la Planchette n'ont été supprimées que postérieurement au 1er janvier 1889; que, dès lors, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort qu'elle a été imposée à la taxe de balayage, pour l'année 1889, à raison des immeubles construits en bordure sur les rues dont s'agit;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que les requêtes de la compagnie requérante doivent être rejetées... (Rejet.)

(N° 99)

[5 mai 1894]

Contributions et taxes assimilées. — Prestations. — Cours d'eau. — (Sieur Aubry et autres.)

Taxes des prestations. — Individu atteint de déviation de la colonne vertébrale et réformé du service militaire à raison de cette infirmité, mais se livrant habituellement aux travaux des champs. — Taxe due.

Cours d'eau. — Un propriétaire qui fait régulièrement partie d'une association syndicale de défense contre les eaux ne peut pas, pour demander décharge des taxes à lui réclamées, se prévaloir du fait que les travaux de défense, nécessaires pour la protection des parcelles lui appartenant, n'auraient été exécutés que postérieurement à l'année de l'imposition dont il demande décharge.

1re ESPÈCE. — (*Sieur Aubry.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Aubry, malgré l'infirmité dont il est atteint, se livre habituellement aux travaux des champs et doit être considéré comme valide dans le sens de l'article 9 de la loi ci-dessus visée du 21 mai 1836; que,

dans ces circonstances, c'est avec raison que le requérant, qui est d'ailleurs inscrit au rôle de la contribution personnelle-mobilière, a été imposé et maintenu, pour sa personne, au rôle des prestations de la commune de Bulgnéville, pour l'année 1893. (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Raby.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le requérant fait régulièrement partie de l'association syndicale de la digue des Sagnas; que si, dans l'impossibilité pour le syndicat d'entreprendre partout en même temps les travaux de défense, ceux qui étaient nécessaires pour la protection des parcelles appartenant au sieur Raby n'ont été exécutés qu'en 1890, cette circonstance ne saurait lui faire obtenir décharge des taxes perçues antérieurement à ladite année; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Raby et a mis à sa charge la totalité des frais de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé... (Rejet.)

(N° 100)

[11 mai 1894]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement; Question de propriété; sursis prononcé par la commission départementale; classement par le conseil général; excès de pouvoir. — (Sieurs Henras, Bonnet et Massip.)

Lorsqu'un conseil général est saisi par une commune d'un appel formé contre une délibération, par laquelle la commission départementale a ajourné sa décision sur le projet de classement d'un chemin vicinal ordinaire jusqu'à ce qu'une question de propriété ait été tranchée par l'autorité compétente, il ne peut pas, sans excéder ses pouvoirs, prononcer lui-même le classement dudit chemin (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que, d'après les articles 86 et 88 de la loi du 10 août 1871, c'est à la commission départementale qu'il appar-

---

(*) Voy. 28 juillet 1876, Commune de Giry, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 715.

tient de prononcer la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, sauf appel devant le conseil général; que, par sa délibération en date du 1er décembre 1890, la commission départementale du Lot a ajourné la décision à intervenir sur le projet de classement du chemin vicinal ordinaire n° 11 jusqu'à ce que la question de propriété du sol ait été tranchée par la juridiction compétente; que, par suite, le conseil général du Lot en prononçant lui-même le classement comme vicinal du chemin des Auders à la halte des Sept-Ponts a excédé ses pouvoirs... (Délibération annulée.)

(N° 101)

[11 mai 1894]

Travaux publics communaux. — Canalisation. — Malfaçons. — Expertise. — (Sieur Descours).

Expertise. — Ingérence prétendue abusive du maire dans les opérations de l'expertise. Rejet. Le maire a assisté à l'expertise comme représentant de la commune, qui avait fait exécuter les travaux et, en adressant aux experts les observations que leur mission lui paraissait comporter, il n'a fait qu'user d'un droit qui appartenait à chacune des parties en cause.

Les experts peuvent, sans irrégularité, confier à l'un d'entre eux le soin de procéder à certaines constatations de détail et purement matérielles.

Décidé par application du cahier des charges que la prise de possession des ouvrages par la commune ne fait pas obstacle à la demande de réfection par l'entrepreneur des ouvrages reconnus défectueux.

Tuyaux de canalisation présentant un poids inférieur au minimum prévu; nombreuses malfaçons relevées dans l'exécution des joints et des coudes et dans la pose des appareils accessoires; réfection des travaux ordonnée.

. . . .

EN CE QUI TOUCHE *la régularité de l'expertise :*

Considérant, d'une part, que, en assistant comme représentant de la ville aux opérations de l'expertise et en adressant aux

experts les observations que leur mission lui paraissait comporter, le maire de Limoux n'a fait qu'user d'un droit qui appartenait à chacune des parties en cause ; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que tous les experts ont concouru aux opérations de l'expertise et que, s'ils ont confié à l'un d'entre eux le soin de procéder à certaines constatations de détail et purement matérielles, cette circonstance n'est pas de nature à entacher l'expertise d'irrégularité ;

Sur le moyen tiré de ce que la ville aurait pris possession sans réserve des travaux exécutés :

Considérant qu'il résulte de l'article 16 du cahier des charges que la réfection des ouvrages reconnus défectueux pourra être ordonnée, même après la réception provisoire ; que, dès lors, sans qu'il soit besoin d'examiner si le fait par la ville d'avoir utilisé momentanément une partie de la canalisation peut constituer une prise de possession, les conclusions du requérant sur ce point doivent être rejetées ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise qu'un grand nombre de tuyaux posés par le sieur Descours présentaient un poids inférieur au poids minimum fixé par le cahier des charges ; que de nombreuses malfaçons ont été relevées dans l'exécution des joints et des coudes et dans la pose des appareils accessoires ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le requérant à procéder à la réfection des travaux... (Rejet avec dépens.)

(N° 102)

[11 mai 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Procédure ; recours sommaire ; mémoire ampliatif ; délai. — Arrêté ordonnant une expertise ; chose jugée. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bénassy.)

Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers dans le cube de déblais prévus et transportés. — Indemnité allouée.

Déblais. — Roc imprévu. — Fait obstacle à la création d'un prix nouveau pour insuffisance de sondage la clause for-

faitaire suivante du devis : « un prix moyen du mètre cube « des déblais a été établi en tenant compte des diverses natures « de terrain, et l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, s'as- « surer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le « rocher au pic, à la pince ou à la mine. Les réclamations « présentées ultérieurement à ce sujet seront rejetées, alors « même que les sondages auraient été exécutés en dehors ou « qu'ils auraient été inachevés (*) ».

Procédure. — Recours sommaire. — Mémoire ampliatif. Délai. — Lorsqu'un mémoire ampliatif destiné à compléter un recours sommaire présenté dans le délai de deux mois à compter de la notification de l'arrêté attaqué, a été produit après l'expiration dudit délai de deux mois, il ne doit pas être écarté comme produit tardivement.

Chose jugée. — Un arrêté passé en force de chose jugée, dans lequel le conseil de préfecture se borne à ordonner une expertise à l'effet de rechercher si des sondages avaient été suffisants et si des difficultés imprévues s'étaient rencontrées dans l'extraction de déblais, n'entraîne pas reconnaissance au profit de l'entrepreneur d'un droit à la revision du prix de ces déblais.

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée au pourvoi par l'entrepreneur et tirée de ce que le recours ne satisferait pas aux prescriptions de l'article* 1er *du décret du* 22 *juillet* 1886 :

Considérant que le recours sommaire du ministre a été complété par un mémoire ampliatif précisant les faits et les moyens et qu'aucune disposition de la loi ne permet d'écarter ce mémoire comme tartivement produit ;

Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des plus-values s'élevant au total à 51.197f,16 *allouées par le conseil de préfecture pour les déblais et leur transport et résultant de l'application de prix différents de ceux du bordereau pour la généralité des déblais et à ce qu'il soit alloué seulement à l'entrepreneur une somme de* 18.793f,40 *à titre d'indemnité par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour le cube dépassant les quantités prévues au projet :*

Considérant que le sieur Bénassy oppose à ces conclusions

(*) Voy. 15 février 1889, Ministre des travaux publics, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 219.

(**) Voy. 17 février 1894, de Grammont, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 149.

une fin de non recevoir tirée de ce que son droit à la revision du prix des déblais aurait été reconnu par un arrêté du conseil de préfecture du 25 mai 1886 passé en force de chose jugée;

Mais considérant que ledit arrêté s'est borné à ordonner une expertise à l'effet de rechercher si les sondages avaient été suffisants, si les déblais rencontrés avaient présenté des difficultés imprévues et s'il y avait lieu par suite à la revision du prix du bordereau; que cette décision a un caractère interlocutoire et ne fait, dès lors, pas obstacle à ce que le ministre constatât ultérieurement le droit de l'entrepreneur à l'application de prix nouveaux;

Au fond :

Considérant que pour accorder à l'entrepreneur la revision des prix portés au bordereau touchant les terrassements et les transports, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les sondages exécutés par l'administration ont été trop incomplets pour fournir des données suffisantes;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 116 du devis, un prix moyen du mètre cube de déblai était établi en tenant compte des diverses natures de terrain, et l'entrepreneur devait, avant l'adjudication, s'assurer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine; que le même devis spécifiait expressément que les réclamations présentées ultérieurement à ce sujet seraient rejetées alors même que les sondages auraient été inachevés; qu'il résulte de ces dispositions que le sieur Bénassy n'était pas fondé à demander la fixation de nouveaux prix pour insuffisance de sondages et que c'est à tort que le conseil de préfecture a homologué sur ce chef le rapport des experts;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que le cube des déblais extraits et transportés a dépassé de plus d'un tiers les prévisions du devis estimatif; que, dès lors, le sieur Bénassy a droit à une indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, et qu'il en sera fait une juste appréciation en fixant à 28.000 francs la somme à allouer de ce chef à l'entrepreneur tant pour l'extraction des déblais que pour leur transport, qu'il y a lieu de réduire par suite à ce chiffre l'indemnité de 51.497^{f},16 allouée par le conseil de préfecture pour les déblais et leur transport et de ramener en conséquence à 44.452^{f},13 la somme que l'État doit être en définitive condamné à payer au sieur Bénassy en sus du montant du décompte, ladite somme comprenant le montant des condamnations prononcées

au profit de cet entrepreneur par les arrêtés du conseil de préfecture des 25 mai 1886 et 26 novembre 1890.

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu de laisser les frais d'expertise en totalité à la charge de l'État;

Sur les conclusions du sieur Bénassy tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

... (Indemnité de 51.197f,16 réduite à 28.000 francs. Intérêts capitalisés à la date du 19 avril 1893. Etat condamné aux dépens.)

(N° 103)

[11 mai 1894]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Ouvrier tué par un éboulement ; Responsabilité de l'État et des entrepreneurs ; — Procédure ; recours ; notification ; délai. — (Ministre de la guerre contre les sieurs Marcillet et Duranjon.)

Au cas d'accident causé par des travaux du génie, exécutés par un entrepreneur sous la surveillance du génie, l'État ne peut pas demander à être mis hors de cause vis-à-vis de la victime de l'accident en se prévalant de l'article 21 du devis général des travaux du génie qui dégage la responsabilité de l'État. — Le devis n'est pas opposable aux tiers (*).

Ouvrier tué par un éboulement de terre, imputable tant aux officiers du génie qu'aux entrepreneurs. Indemnité allouée à la veuve de cet ouvrier mise pour un tiers à la charge des entrepreneurs et pour deux tiers à celle de l'État (**).

Procédure. — Recours. — Délai. — Lorsqu'un arrêté a été notifié au préfet, représentant l'État, par le greffier du conseil de préfecture, le délai pour se pourvoir ne court pas à partir de cette notification. — Implicitement. Recevabilité d'un recours formé plus de deux mois après ladite notification (***).

(*-**) Rap. 11 janvier 1889, Gabaude, *Ann.* 1890, p. 66 et les renvois : 20 mai 1892, Ministre de la guerre, *Ann.* 1893, p. 593. — 24 juin 1892, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1893, p. 677, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu.

(***) Voy. Tessier et Chapsal. Traité de la procédure devant les conseils de préfecture, p. 388, 438 et 544.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour prétendre que l'État doit être mis hors de cause, le ministre de la guerre s'appuie sur l'article 21 du devis général des travaux du génie, et sur ce fait que l'accident qui a causé la mort du sieur Garcia serait uniquement dû à la faute des entrepreneurs ;

Mais, considérant, d'une part, que le devis général qui règle les rapports de l'État avec ses entrepreneurs n'est pas opposable aux tiers et que le ministre n'est pas fondé à en invoquer les dispositions pour s'affranchir à leur égard de la responsabilité que, par le fait de ses agents, il aurait pu effectivement encourir ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts, que les terrassements, dont l'éboulement a causé la mort du sieur Garcia, ont été, au moins en partie, exécutés directement par le service du génie ; que si, au moment où les entrepreneurs ont signalé le danger, les officiers du génie ont ordonné la destruction du parement qui menaçait ruine, ils ont eu le tort de ne pas faire évacuer le chantier jusqu'après la complète exécution de cet ordre ; qu'ainsi c'est à bon droit que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a déclaré l'État responsable envers la veuve Garcia ;

Considérant que les entrepreneurs ont aussi de leur côté commis une imprudence en ne prescrivant pas à leurs ouvriers la suspension du travail jusqu'à l'entière exécution des mesures prises par le service du génie ; que leur responsabilité se trouve ainsi engagée et que l'arrêté attaqué en a fait une juste appréciation, dans leurs rapports avec l'État, en la fixant au tiers des condamnations prononcées solidairement contre tous les défendeurs, au profit de la dame Garcia ;

Sur le recours incident :

Considérant que le sieur Garcia a laissé à la charge de sa veuve plusieurs enfants dont il était l'unique soutien ; qu'ainsi l'indemnité de 6.000 francs allouée par le conseil de préfecture ne constitue pas une réparation suffisante du préjudice éprouvé et qu'il y a lieu de porter cette somme à 12.000 francs avec intérêts à partir du 9 novembre 1881, jour de la demande... (Recours du ministre rejeté. Indemnité portée à 12.000 francs avec intérêts à partir du 9 novembre 1881 ; capitalisés aux dates des 22 juin 1883, 12 mars 1892, 1er avril 1893 et 1er mai 1894. État condamné aux dépens)

(N° 104)

[11 mai 1894]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux de grande communication. Dommages aux personnes; ouvrier blessé; travaux exécutés en régie; responsabilité : entrepreneur et commune. — Compétence. — (Sieurs Ferrencq et Pacaud et sieur Chomat.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande d'indemnité dirigée contre des entrepreneurs travaillant en régie pour le compte de communes et formée par un ouvrier qui a été blessé dans l'exécution du travail public (*).

Les communes intéressées au travail ne sont pas fondées à demander leur mise hors de cause dans l'instance engagée par la victime de l'accident.

(*) Dans l'arrêt que nous rapportons se posait une question de compétence que nous tenons à signaler. On sait à quelles difficultés et à quelles controverses a donné lieu la question de compétence qui se pose en matière de dommages causés aux personnes par des travaux publics : tantôt on a admis largement la compétence de l'autorité administrative, tantôt, au contraire, on s'est montré plus favorable à la compétence des tribunaux judiciaires. Jusqu'en 1860, on a assimilé les dommages aux personnes aux dommages causés aux propriétés et on a attribué compétence au conseil de préfecture, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. (Voy. 26 avril 1847, notamment : Veuve Brunet, ordonnance sur conflit, *Ann.* 1847, p. 273; 17 avril 1851, Rougier, décision du Tribunal des conflits, *Ann.* 1851, p. 177 ; 19 juin 1856, Tonnelier, décret sur conflit, *Ann.* 1857, p. 25 ; 16 août 1860, Passemar, décret sur conflit, *Ann.* 1860, p. 882). A partir de 1860, on voit se former une nouvelle jurisprudence, qui admet la compétence de l'autorité judiciaire d'abord pour les actions en indemnité formées contre l'entrepreneur par des ouvriers victimes d'accidents de chantier (Voy. décrets sur conflits : 4 février 1858, Maugeant, *Ann.* 1858, p. 371 ; Passemar, 16 août 1860, p. 882 ; 23 juillet 1868, arrêt Nachon, *Ann.* 1868, p. 1330) ; puis pour les réclamations formées par des particuliers et qui avaient donné lieu à des poursuites pour homicide ou blessures par imprudence (décret sur conflit, Boisseau, 22 novembre 1863, p. 771) ; enfin pour tous dommages causés aux personnes par les travaux publics (Conseil d'État, 15 décembre 1865, Büchi, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 1003 ; décrets sur conflits, 13 décembre 1866, Auroux, *Ann.* 1868, p. 280 ; 15 avril 1868, Van Ruysselberg, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 430 ; Conseil d'État, 12 mai 1869, Gillens, *Ann.* 1870, p. 470). Depuis 1872, nouvelle évolution : le Tribunal des conflits et le Conseil d'État reviennent à l'ancienne jurisprudence et reconnaissent de nouveau la compétence de la juri-

Responsabilité. — Lorsque des travaux sont exécutés en régie et que les entrepreneurs, au service desquels est la victime de l'accident, y concourent comme tâcherons, ces entrepreneurs doivent-ils être déclarés seuls responsables d'un accident sur-

---

diction administrative (Conseil d'État : 19 décembre 1873, Lambert, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 959 ; 9 janvier 1879, Aubéry, *Ann.* 1875, p. 317) (Voy. les conclusions de M. le commissaire du gouvernement David dans l'affaire Lambert, rapportées en note de l'arrêt Aubéry ; 30 novembre 1877, Lefort, *Ann.* 1878, p. 1537 et la note sous cet arrêt ; enfin Tribunal des conflits, Leclercq, 29 décembre 1877, p. 1084). Telle fut la règle générale jusqu'en 1866 : à cette époque, le Tribunal des conflits y porta atteinte : par deux décisions il attribua compétence aux tribunaux judiciaires pour les contestations entre les entrepreneurs et leurs ouvriers victimes d'accidents (Voy. 15 mai 1886, Bordelier, p. 423) ; puis pour les demandes d'indemnité formées par les ouvriers contre les communes en cas de travaux exécutés en régie (5 juin 1886, Pichat et Blanc, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 504).

Cette jurisprudence nouvelle a été non seulement très vivement critiquée par les auteurs (Voy. notamment Laferrière : Traité de la juridiction administrative, II, p. 164), mais elle a été aussi repoussée par le Conseil d'État, qui, dans plusieurs arrêts rendus depuis 1886, a maintenu l'unité de compétence que le Tribunal des conflits avait jugé nécessaire d'établir en 1877 (Voy. 7 août 1886, Garcia, *Ann.* 1887, p. 286 ; 11 janvier 1889, Gabaude, *Ann.* 1890, p. 66 ; — Rap. 9 mars 1894, Daubard, p. 190). La règle générale admise par le Conseil d'État ne comporte, semble-t-il, que deux exceptions : en premier lieu, l'autorité judiciaire est reconnue compétente, lorsque le fait, cause du dommage, a donné lieu à une poursuite correctionnelle pour homicide ou imprudence (Tribunal des conflits, 13 mars 1880, Bouhelier, *Ann.* 1881, p. 923 ; 17 avril 1886, Mougin contre Mercelat, *Ann.* 1886, p. 660 ; noter les termes de cette dernière décision) et cela non seulement lorsque l'autorité judiciaire est à la fois saisie du délit et d'une demande accessoire en réparation civile du dommage (art. 3, Code d'instruction criminelle), mais même, croyons-nous, en l'absence de poursuites, si le caractère du fait délictueux résulte des circonstances de l'affaire (Voy. pourtant les termes de la décision Mougin contre Mercelat du 17 avril 1886, *Ann.* 1886, p. 660). — La deuxième exception se présente « lorsque l'accident a eu pour cause une inobservation des clauses « du contrat de louage, écrit ou verbal, passé entre l'entrepreneur et l'ouvrier ». Mais si l'accident ne se réfère en aucune façon au contrat de louage, si l'ouvrier a été blessé comme aurait pu l'être un simple passant, l'autorité administrative reste compétente (Voy. un article de M. Le Vavasseur de Précourt dans la *Revue d'administration*, tome 27, novembre 1886, p. 301). La question est délicate ; prenons des exemples. Dans une affaire soumise au Tribunal des conflits, le 13 mars 1880 (Bouhelier), *Ann.* 1881, p. 923 ; il s'agissait d'un ouvrier blessé par un wagon chargé de matériaux ; il soutenait que l'accident était dû à la mauvaise qualité du matériel qui était dépourvu de freins. On a admis la compétence de l'autorité judiciaire : la cause de la demande en indemnité, en effet, était un accident résultant moins de l'exécution du travail public que de la mauvaise qualité du matériel remis à l'ouvrier. Prenons un autre exemple tiré d'un arrêt tout récent du Conseil d'État, d'un arrêt du 9 mars 1894, *suprà*, p. 124 ; un ouvrier employé à nettoyer des becs de gaz avait eu la jambe broyée à la suite de la chute de l'échelle, sur laquelle il

venu par le fait d'un de leurs ouvriers et l'administration (les communes dans l'espèce), dont les agents surveillent l'exécution des travaux, doit-elle être mise hors de cause, ou bien, au contraire, y a-t-il lieu, au regard de la victime de l'accident,

---

était monté ; il demandait une indemnité à la Compagnie du gaz. Il était établi que la chute de l'échelle était due à la rupture de la tige de fonte, formant corps avec le bec de gaz, qui la soutenait ; l'accident provenait de l'ouvrage public lui-même. Le Conseil d'État s'est reconnu compétent pour statuer sur la demande d'indemnité ; il en eût sans doute été autrement si l'accident avait été dû à la mauvaise qualité de l'échelle remise à l'ouvrier par la Compagnie du gaz (Rap. 17 avril 1886, Tribunal des conflits, Mougin, *Ann.* 1886, p 660; 17 avril 1886, O'Carrol, *Ann.* 1866, p. 663 ; Conseil d'État : 7 août 1886, Garcia, *Ann.* 1887, p. 286 ; 24 juin 1892, Garrigou, *Ann.* 1893, p. 677.

Dans l'affaire actuelle, le sieur Chomat, employé comme marqueur par les sieurs Ferrencq et Pacaud aux travaux de construction d'un mur de soutènement d'un chemin vicinal de grande communication, se tenait sur ce chemin, lorsqu'une pierre extraite par un ouvrier de la carrière affectée à l'exécution des travaux roula, à raison de la pente rapide du terrain, jusqu'au sieur Chomat et lui écrasa le pied. Il assigna devant le tribunal civil de Gap les sieurs Ferrencq et Pacaud qui appelèrent en cause le préfet représentant les communes intéressées ; le tribunal se déclara incompétent, par le motif que les travaux étaient exécutés en régie. Il saisit alors le conseil de préfecture, qui mit hors de cause le préfet et ordonna une expertise. Appel devant le Conseil d'État, d'une part, des sieurs Ferrencq et Pacaud, qui soutenaient que le conseil de préfecture avait excédé les limites de sa compétence, et, d'autre part, du sieur Chomat, qui prétendait que c'était à tort que l'administration avait été mise hors de cause. Le Conseil d'État a reconnu la compétence du conseil de préfecture : l'accident résultait, en effet, du travail lui-même, de la situation de la carrière et du chemin, de la forme du terrain et le sieur Chomat avait été blessé comme aurait pu l'être un passant.

L'arrêt que nous rapportons ne fait que confirmer une fois de plus la jurisprudence du Conseil d'État. Nous ne voulons pas rappeler les arguments invoqués à l'appui de cette jurisprudence, ni les avantages qu'elle présente ; nous ne saurions mieux faire que de renvoyer sur ce point aux Conférences de M. Aucoc (II, p. 497 et suivantes) ; au Traité de la juridiction administrative de M. Laferrière (II, p. 159 et suivantes) ; à l'article de M. Le Vavasseur de Précourt, dans la *Revue d'administration* de l'année 1886, que nous avons déjà cité et enfin aux conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu dans l'affaire Garrigou en 1892 (*Ann.* 1893, p. 677), ouvrages, article et conclusions où la question a été traitée avec toute l'ampleur qu'elle comportait et avec une clarté et une propriété de termes que nous ne pourrions retrouver.

Dans l'affaire actuelle, une deuxième question se posait : les communes intéressées au travail public pouvaient-elles être mises hors de cause dans l'instance entre le sieur Chomat et ses patrons, les sieurs Ferrencq et Pacaud ? Le Conseil d'État ne l'a point admis et il a eu soin dans son arrêt de relever la circonstance que les travaux étaient exécutés en régie et que les sieurs Ferrencq et Pacaud y concouraient comme tâcherons (Voy. les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu dans l'affaire Garrigou, 24 juin 1892). D'ailleurs, l'accident ne résultait pas du travail lui-même ? Il était dès lors superflu de rechercher si les sieurs Ferrencq et Pacaud étaient insol-

de déclarer responsables les entrepreneurs et l'administration ? — Résolu dans ce dernier sens (*).

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Chomat, employé comme marqueur par les sieurs Ferrencq et Pacaud, aux travaux de soutènement du chemin vicinal de grande communication n° 24, se tenait sur ce chemin, lorsqu'une pierre, extraite par le sieur Guglielmetti de la carrière affectée à l'exécution des travaux, roula, à raison de la pente rapide du terrain, jusqu'au sieur Chomat et lui écrasa le pied ; qu'ainsi la demande d'indemnité formée par cet ouvrier se rattache à l'exécution même d'un travail public ;

Considérant, en outre, que les travaux auxquels le sieur Chomat et le sieur Guglielmetti étaient employés étaient exécutés en régie, et que les sieurs Ferrencq et Pacaud y concouraient comme tâcherons ; qu'il résulte de ce qui précède, d'une part, que c'est bien au conseil de préfecture qu'il appartenait de connaître de la demande du sieur Chomat, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et, d'autre part, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a décidé que les communes intéressées à l'entretien du chemin devaient être mises hors de cause... (Arrêté annulé, en tant qu'il a mis hors de cause le préfet, représentant les communes intéressées à l'entretien du chemin vicinal de grande communication n° 24. Le surplus des conclusions des sieurs Ferrencq et Pacaud est rejeté. Les dépens sont mis à la charge du préfet ès-qualités.)

(N° 105)

[11 mai 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Ébranlement d'une maison. — (Sieur Descours.)

Commune ayant modifié sans l'autorisation de l'administra-

---

vables, ce qui eût pu faire encore maintenir en cause les intéressées (Voy. 27 mai 1839, Mériet, *Ann.* 1839, p. 255 ; 16 mai 1872, Ville de Meaux, *Ann.* 1873, p. 836 ; 9 novembre 1888, Ministre des travaux publics contre Chamfray, *Ann.* 1889, p. 724). Dans le cas de travaux exécutés non plus en régie, mais à l'entreprise, la même question peut se poser et on sait combien elle est délicate et controversée (Voy. les conclusions de M. Romieu dans l'affaire Garrigou, 1892).

(*) Voy. 23 juillet 1868, Nachon, *Ann.* 1868, p. 1330 ; — 24 juin 1892, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1893, p. 677.

tion le tracé de la canalisation d'une rivière et ayant fait creuser des tranchées dans une rue sans prendre les précautions nécessitées par la nature du sol et l'état des constructions riveraines ; danger résultant de cette situation aggravé par l'entrepreneur qui n'a point apporté à la pose des tuyaux de canalisation la diligence nécessaire et qui a par son imprudence amené l'ébranlement des murs d'une maison. Indemnité allouée au propriétaire de cette maison, mise pour un tiers à la charge de la ville et pour deux tiers à celle de l'entrepreneur.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, d'une part, la ville de Limoux a modifié sans autorisation de l'administration le tracé de la canalisation du Thiron et qu'elle a fait creuser des tranchées dans la rue Calvière sans prendre les précautions nécessitées par la nature du sol et l'état des constructions riveraines ; que, d'autre part, le sieur Descours a aggravé le danger résultant de cette situation en n'apportant pas à la pose des tuyaux la diligence nécessaire et qu'il a, par son imprudence, déterminé l'accident survenu à la maison du sieur de Peyre en faisant abattre la borne d'angle et la risberme ménagée aux pieds des murs ;

Considérant que, ni le requérant, ni la ville de Limoux n'établissent que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 3.000 francs l'indemnité à laquelle a droit le sieur de Peyre et en la faisant supporter pour un tiers par la ville et pour les deux autres tiers par le sieur Descours ; que, dès lors, les conclusions tant de la requête que du recours incident doivent être rejetées... (Rejet. Dépens à la charge du sieur Descours, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville de Limoux.)

(N° 106)

[25 mai 1894]

Algérie. — Voirie (grande). — Contravention. —
(Sieur Gonzalez.)

Procédure. — Défaut d'avertissement du jour de l'audience ; intention manifestée de présenter des observations orales ; nullité ; renvoi devant le conseil de préfecture.

. . . .

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 44 de la loi du 22 juillet 1889, toute partie doit être avertie du jour où son affaire sera portée en séance publique du conseil de préfecture; l'avertissement est donné quatre jours au moins avant la séance;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Gonzalez, qui avait manifesté l'intention de présenter des observations orales devant le conseil de préfecture, n'a pas été averti en temps utile, conformément à la disposition de la loi précitée, du jour où son affaire serait appelée en audience publique; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer le requérant devant le conseil de préfecture pour y être statué après instruction régulière, sur le procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué après instruction régulière sur le procès-verbal dressé contre lui.)

(N° 107)

[23 mai 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. —
(Héritiers Saudino.)

Article 39. — *Lorsque le conseil de préfecture est saisi de demandes d'indemnité par l'entrepreneur sortant, et que le nouvel entrepreneur substitué a refusé de signer les attachements relatifs aux travaux litigieux, le fait qu'il n'aurait pas déduit ses motifs dans le délai de l'article* 39, *n'est pas de nature à entraîner la déchéance de sa réclamation* (*II*).

Carrières (*substitution de*) *sur la demande de l'entrepreneur, fixation d'un prix nouveau pour les pierres extraites, accepté par ceux-ci. Rejet d'une demande d'indemnité* (*I*).

Déblais en tunnel. Insuffisance de boisage, ayant occasionné de la gêne et des retards : indemnité due (*II*).

Fausses manœuvres et retards imputables aux entrepreneurs qui ne se sont pas conformés aux ordres réitérés des ingénieurs (Rejet) (*I*).

Interruption des travaux. — Lorsque, par une convention

dûment approuvée, un entrepreneur nouveau a accepté de continuer l'entreprise arrêtée, aux conditions du marché primitif, et telle qu'elle se comportait, il ne saurait réclamer d'indemnité à raison de l'interruption des travaux et d'autres faits antérieurs à sa prise de possession des chantiers (I).

Sujétions. — Expertise impossible, règlement du décompte. — Lorsque, à raison du long temps qui s'est écoulé entre l'exécution des travaux litigieux et la date du règlement définitif, une expertise ne saurait plus être utilement ordonnée, le juge du marché peut, à l'aide des éléments de l'instruction, allouer à l'entrepreneur une indemnité en bloc pour tenir compte des sujétions imprévues rencontrées dans les travaux (II) (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que, par conventions du 13 mars 1878, les sieurs Saudino et Bove ont été régulièrement substitués aux sieurs Bove, Piana et Vigna, adjudicataires des travaux du 4e lot de la ligne d'Annecy à Annemasse ;

Qu'au cours des travaux en novembre 1878 et 1879, les sieurs Saudino et Bove ont saisi le conseil de préfecture de deux requêtes tendant à faire ordonner la vérification immédiate de faits qu'ils jugeaient de nature à leur donner droit à des indemnités ou des suppléments de prix et que, postérieurement à la présentation du décompte, les héritiers du sieur Saudino ont repris cette instance et présenté, en outre, deux états de réclamations s'élevant à 446.540 francs ;

Considérant que toutes ces demandes ont été rejetées, sans expertise, par le conseil de préfecture soit comme contraires aux conventions du 13 mars 1878 ou aux clauses et conditions du marché, soit pour absence de justifications ou d'ordres écrits et défaut de réclamations dans les dix jours de la présentation des attachements :

I. *En ce qui touche les chefs* nos 3, 5, 6, 8, 10, 14, 17, 20 *du premier mémoire ;* 3 *et* 4 *du deuxième mémoire tendant à obtenir diverses indemnités :* 1° *pour sujétions résultant de l'interruption des travaux ;* 2° *pour fausses manœuvres et retards dans l'exécution des déblais du souterrain, des tranchées ou des déviations ;* 3° *pour substitutions de carrières ;*

Considérant que, par les conventions du 13 mars 1878, les sieurs Saudino et Bove ont accepté de continuer l'entreprise aux

(*) Voy. 26 janvier 1894, Ministre des travaux publics contre Marchetti, *suprà*, p. 70.

clauses et conditions stipulées et telle qu'elle se comportait à cette date ; que, par suite, ils ne sont fondés à réclamer aucune indemnité à raison des prétendues sujétions qui résulteraient de l'interruption des travaux, c'est-à-dire de faits antérieurs à leur prise de possession des chantiers ;

Considérant, d'autre part, que les déblais du souterrain devaient être exécutés en petite galerie en vertu des articles 20 et 22 du cahier des charges ; que l'article 84 imposait aux entrepreneurs l'obligation d'assurer à leurs frais l'écoulement des eaux des tranchées et qu'il résulte de l'instruction que les fausses manœuvres et retards allégués sont uniquement imputables auxdits entrepreneurs qui ne se sont pas conformés aux ordres réitérés des ingénieurs ;

Considérant enfin que la substitution de carrières a été demandée par le sieur Saudino et qu'il a accepté pour la maçonnerie en pierre de ces carrières un prix nouveau qui tient compte des frais de toute nature ; qu'ainsi ces divers chefs ont été rejetés à bon droit par le conseil de préfecture ;

II. *En ce qui touche les chefs* nos 1, 2, 4, 7, 9, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 21, 22 *du premier mémoire ;* 1, 2, 6, 7, 8, 9 *du deuxième mémoire, tendant à l'allocation de plus-values :* 1° *pour erreurs dans la classification des déblais ;* 2° *pour gêne et retards résultant de l'insuffisance des boisages ;* 3° *pour déblais et maçonneries de blocage excédant le gabarit du souterrain ;* 4° *pour les diverses maçonneries des ouvrages extérieurs ;* 5° *pour sujétions résultant de l'insuffisance des épuisements dans le souterrain et les fouilles de fondation des ouvrages d'art :*

Considérant que toutes ces réclamations ont été nettement précisées dans les divers mémoires produits devant le conseil de préfecture ; que, si le sieur Saudino a refusé de signer les attachements relatifs aux déblais des tranchées, présentés à son acceptation en 1881 seulement, il n'était pas tenu de déduire ses motifs conformément à l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, le conseil de préfecture se trouvant déjà saisi, depuis 1878 et 1879, des réclamations portant sur les déblais compris dans ces attachements ;

Considérant, d'autre part, que l'article 31 du cahier des charges, qui règle le mode de payement des boisages prescrits, ne faisait pas obstacle à l'allocation de toute indemnité à raison de la gêne ou des retards qui seraient résultés de l'insuffisance de ces boisages ; que, de l'avis même des ingénieurs, les déblais excédant le gabarit du tunnel ne sont pas exagérés et résultent de la

nature même des terres ; que par suite le payement en était dû à l'entrepreneur aux termes de l'article 21 du cahier des charges;

Considérant enfin qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les entrepreneurs ont rencontré des sujétions imprévues dans l'exécution de diverses maçonneries, notamment de celle des puits d'aérage ; qu'en outre, le prix appliqué n'est pas celui qui convient à ces maçonneries ; que, dans ces circonstances, le défaut d'ordres écrits ne pouvait être opposé à l'entrepreneur ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le conseil de préfecture a rejeté à tort, sans expertise préalable, les chefs de réclamation susvisés ; mais qu'une expertise ne pouvait plus être utilement ordonnée et qu'il résulte de tous les éléments de l'instruction qu'en allouant aux requérants une somme de 80.000 francs, sans rabais, il serait fait une juste appréciation de leurs demandes d'indemnité ;

III. *Sur les intérêts et intérêts des intérêts :*

(L'État payera aux héritiers Saudino 80.000 francs avec intérêts à partir du 15 juillet 1887, capitalisés aux 13 novembre 1888, 15 novembre 1889, 28 novembre 1890, 18 décembre 1891, 30 décembre 1892 et 28 février 1894. État condamné aux dépens.)

(N° 108)

[25 mai 1894]

Travaux publics communaux. — Honoraires d'architecte. — (Ville de Toulouse contre sieur Lacassin.)

Projets de construction de groupes scolaires, adoptés par le conseil municipal sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure, et abandonnés avant que cette approbation ait été demandée ; honoraires dus à l'architecte et calculés d'après le tarif en usage.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Lacassin a été chargé, par le maire de Toulouse, de rédiger les projets de construction des maisons d'école projetées dans les quartiers de Bonhoure, la Côte-Pavée, la Patte-d'Oie, Lardenne, Lafourguette et Montaudran ; que les plans et devis dressés par cet architecte constituaient un travail

complet et ont été approuvés par le conseil municipal dans ses séances des 8 août et 22 novembre 1887 ; que si, à la vérité, ils ne devaient être exécutés qu'après avoir reçu l'approbation de l'autorité supérieure, il est constant que le Ministre de l'instruction publique n'avait pas encore été appelé à se prononcer lorsque le conseil municipal a décidé l'exécution de projets nouveaux ; que, d'autre part, les observations présentées par l'inspecteur d'académie, en vue d'améliorations que le sieur Lacassin offrait d'ailleurs d'effectuer, ne sauraient autoriser la Ville à soutenir que les plans de ce dernier n'étaient pas susceptibles d'exécution et n'auraient pu être approuvés ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la Ville serait tenue de lui payer, pour l'établissement des plans et devis, ses honoraires fixés à la somme de 3.645 francs, conformément au tarif en usage ;

Sur les conclusions du sieur Lacassin tendant à la capitalisation des intérêts :

(Intérêts alloués par le conseil de préfecture à dater du 19 novembre 1889 ; capitalisation demandée les 29 avril 1891 et 2 mai 1892 ; intérêts capitalisés aux dates des 29 avril 1891 et 2 mai 1892 ; les dépens à la charge de la Ville.)

(N° 109)

[25 mai 1894]

Travaux publics. — Expertise. — Frais. — Liquidation. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — (Sieurs Couvreur et Richard contre le département de Constantine et le sieur Durrieu.)

Avant la loi du 22 juillet 1889, les conseils de préfecture devaient statuer sur les frais d'expertise en matière de marchés de travaux publics, en séance publique et suivant les règles de la procédure en matière contentieuse. En conséquence, doit être annulé un règlement d'honoraires des experts effectué en chambre de Conseil. Renvoi des parties devant le vice-président du conseil de préfecture pour être statué en exécution de la loi du 22 juillet 1889.

. . . .

... CONSIDÉRANT que, si, avant la loi du 22 juillet 1889, il appartenait aux conseils de préfecture jugeant en matière de travaux publics de liquider les frais des expertises qu'ils avaient ordonnées, ils ne pouvaient statuer sur les questions litigieuses soulevées par ce règlement qu'en séance publique et avec l'observation de toutes les formes prescrites par la procédure contentieuse; que l'arrêté attaqué a été, au contraire, rendu en chambre du conseil; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'en prononcer l'annulation et de renvoyer les intéressés devant le vice-président du conseil de préfecture pour qu'il soit par lui prononcé conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 1889 sur le montant des honoraires dus aux experts, sauf opposition, s'il y avait lieu, devant le conseil de préfecture dans les délais impartis par la loi précitée... (Arrêté annulé. Renvoi devant le vice-président du conseil du préfecture. Chaque partie supportera les dépens par elle exposés.)

(N° 110)

[25 mai 1894]

Travaux publics. — Génie. — Dommages. — (Ministre de la guerre contre sieurs Pichard, Brun et autres.)

Des extractions de sable ayant été opérées par le génie militaire sur le littoral, sans observation des prescriptions imposées par les arrêtés réglementaires en vue de la protection des propriétés riveraines, — et les extractions ayant aggravé les dommages causés aux riverains par une tempête qui a eu le caractère de force majeure, il y a lieu de mettre une partie de l'indemnité à la charge de l'État.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il n'est pas contesté que des extractions de sable ont été faites pour le compte du génie militaire au droit des propriétés des sieurs Pichard et autres à une distance de moins de 60 mètres de la laisse des hautes marées et à plus de 0m,10 de profondeur, c'est-à-dire en violation des prescriptions des arrêtés préfectoraux des 8 août 1884 et 22 février 1889; que cette infraction à des dispositions édictées en vue d'assurer la protection du rivage de la mer est de nature à engager la res-

ponsabilité de l'État, le ministre ne justifiant pas que les extractions pratiquées aient été sans influence sur les dommages dont lesdites propriétés ont souffert lors du coup de mer du 23 janvier 1890;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire, en attribuant pour trois quarts à l'effet de la marée exceptionnellement haute et violente du 23 janvier 1890, c'est-à-dire un événement de force majeure et pour un quart à la faute de l'administration, les dommages causés aux propriétés des sieurs Pichard et autres; que ces derniers ne justifient pas que les experts aient fait une évaluation insuffisante de ces dommages; qu'il y a lieu, par suite, de condamner l'État à payer au sieur Pichard 25 francs, au sieur Brun 368 francs, au sieur Retout 72 francs, au sieur Cousin 560 francs, au sieur Allemand 72 francs, au sieur Gosselin 75 francs, au sieur Leroy 100 francs, à la dame Lenepveu 12f,50, à la dame Amiot 50 francs et à la demoiselle Lemoigne 37f,50, de réduire à ces chiffres les indemnités allouées par le conseil de préfecture et de rejeter le recours incident des sieurs Pichard et autres;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de laisser à la charge de l'État les frais de l'expertise;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

... (Indemnités réduites aux chiffres ci-dessus alloués aux sieurs Pichard et autres avec intérêts à partir du 7 mars 1893. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 111)

[25 mai 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer des Charentes. — Rachat. — Sentence arbitrale. — Ministre. — Décision. — (Chemins de fer des Charentes en faillite, syndic Lamoureux.)

Décidé que la sentence arbitrale ayant décidé que la compagnie aurait droit à une indemnité forfaitaire et mensuelle, représentative des intérêts du capital de l'établissement des lignes rachetées, la compagnie n'est pas fondée à réclamer un

supplément d'intérêts à raison des dépenses de construction non liquidées au jour de la sentence.

Décidé que la même sentence ayant accordé à la compagnie une bonification de 7 p. 100, sur le montant des avances qu'elle devait faire avant la prise de possession par l'État, déduction faite des subventions encaissées par elle, — il y a lieu de tenir compte desdites subventions, encore bien que, par suite de saisies-arrêts, la compagnie n'ait pu les encaisser utilement, et que, en fait, elle ait été obligée de faire l'avance de tous les capitaux dépensés : cette circonstance n'empêche pas la libération de l'État.

(Suite des arrêts du 8 août 1890, voir *Ann.* 1892, p. 576.)

VU LA REQUÊTE pour le sieur Lamoureux, agissant comme syndic de la faillite de la compagnie des chemins de fer des Charentes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 16 août 1889, par laquelle le Ministre des travaux publics a fixé le solde du prix de rachat dû par l'État à ladite compagnie;—*Ce faisant, attendu*, d'une part, que par ladite décision le ministre a refusé à tort de tenir compte à la compagnie des intérêts à 5 p. 100, du 18 mai au 1er juillet 1878, d'une somme de 3.418.587 fr., comprise dans le prix principal de rachat et relative à des dépenses faites sur les lignes en construction; que ces intérêts ne pouvaient faire double emploi avec une indemnité nouvelle de 40.000 francs allouée par la sentence arbitrale, laquelle représente non seulement les intérêts des capitaux antérieurement dépensés sur les lignes en construction, mais encore et surtout les frais d'administration; que l'article 3 de la convention du 31 mars 1877 stipule d'ailleurs expressément que la totalité du prix de rachat portera intérêts à 5 p. 100, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les divers éléments qui le composent; que, de ce chef, il est dû à la compagnie une somme supplémentaire de 20.416f,56; attendu, d'autre part, que, pour calculer la bonification de 7 p. 100 allouée par la sentence arbitrale sur les sommes avancées par la compagnie, le ministre a retranché desdites sommes les subventions versées par l'État en faisant ainsi subir à la compagnie une perte de 85.297 francs; que, d'après les termes précis de la sentence arbitrale, cette bonification avait pour objet de tenir compte à la compagnie des intérêts et commissions payés par elle pour se fournir les sommes dont elle était tenue de faire l'avance à l'État; que, par suite, cette bonification devait porter sur les sommes mêmes avancées par la

compagnie et non pas seulement sur la fraction de ces sommes qui se trouverait excéder les subventions; condamner l'État à payer au requérant ès qualités les sommes de 20.456f,56 et 85.297f,88 avec intérêts à partir du 25 février 1885, date de la demande faite au ministre et intérêts des intérêts; condamner l'État aux dépens;

Vu la sentence arbitrale du 26 septembre 1877;

Vu la loi du 18 mai 1878 et la convention du 31 mars 1877, y annexée;

En ce qui touche *la demande de* 20.416 *francs pour intérêts à* 5 *p.* 100 *du* 18 *mai au* 1er *juillet* 1878, *d'une somme de* 3.418.587 *fr.*, *dépensée avant le* 30 *juin* 1877 *sur les lignes en construction et comprise dans le prix principal de rachat fixé par la sentence arbitrale :*

Considérant que l'article 6 de la sentence arbitrale décide que, du 30 juin 1877 au 1er juillet 1878, date de la prise de possession par l'État du réseau racheté, la compagnie des Charentes aura droit à une somme de 40.000 francs par mois, représentative des intérêts des capitaux antérieurement dépensés dans les lignes en construction et de frais d'administration correspondants; qu'il résulte des termes de cette sentence que l'allocation mensuelle doit s'appliquer à la totalité des dépenses de premier établissement faites, avant le 30 juin 1877, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre celles qui, ayant pu être liquidées au moment de l'arbitrage, ont été comprises dans le prix de rachat pour une somme de 5.418.587 francs et celles non encore réglées à la même date et dont le chiffre s'élève seulement à 740.290 francs d'après le décompte joint à la décision attaquée; qu'il suit de là que le payement par l'État, avant sa prise de possession, d'intérêts à 5 p. 100 sur la somme précitée de 3.418.587 francs, ferait double emploi avec l'allocation mensuelle de 40.000 francs, ainsi que le requérant l'a d'ailleurs reconnu lui-même dans sa requête du 25 février 1885, relative au calcul du solde du prix de rachat; qu'ainsi c'est à bon droit que ce chef de réclamation a été rejeté par le ministre;

En ce qui touche la demande d'une somme de 85.297 *francs à titre de bonification sur les dépenses faites postérieurement au* 30 *juin* 1877 *sur les lignes en construction :*

Considérant que, d'après la convention intervenue, la compagnie des Charentes devait poursuivre les travaux sur les lignes en construction jusqu'à la prise de possession par l'État du réseau cédé; que les arbitres ont jugé équitable de tenir compte

à la compagnie des intérêts et commissions afférents aux capitaux dont elle devait ainsi faire l'avance et qu'ils lui ont alloué, à cet effet, une bonification de 7 p. 100, mais en stipulant expressément qu'elle serait calculée, tant sur l'allocation mensuelle de 40.000 francs que sur les sommes dépensées en travaux, *déduction étant faite* des subventions encaissées par la compagnie depuis le 1er juillet 1877;

Considérant que la compagnie a reçu de l'État, en juillet 1877 et en mars 1878, payement de deux subventions de 1.176.500 fr. chacune, bien supérieures au total des travaux exécutés à ces dates, de telle sorte qu'elle n'a pas fait l'avance à l'État de toutes les sommes dépensées par elle sur les lignes en construction; qu'il résulte des termes ci-dessus rappelés de la sentence arbitrale que c'est à bon droit qu'il a été fait état des subventions à la date même où elles ont été versées et que la bonification de 7 p. 100 n'a été allouée qu'à partir du moment où les dépenses ont été supérieures aux payements faits par l'administration; que la compagnie allègue, il est vrai, que, par suite de saisies-arrêts, elle n'aurait pu encaisser les subventions et qu'elle aurait ainsi fait, en réalité, l'avance de tous les capitaux dépensés; mais qu'elle ne peut se prévaloir de cette circonstance au regard de l'État, entièrement libéré vis-à-vis d'elle par des payements dont la validité n'est pas contestée... (Rejet.)

(N° 112)

[23 mai 1894]

Voirie (Grande). — Fleuves. — Coupes d'arbres effectuées sur des alluvions attenant à la rive gauche du Rhône. — Décidé, après vérification, que ces terrains ne font pas partie du domaine public. — Pas de contravention. — Relaxe. — (Sieur Pérouse.)

. . . .

CONSIDÉRANT que les coupes reprochées au sieur Pérouse ont été pratiquées non sur des îles, mais sur des alluvions attenant à la rive gauche du Rhône; que, si ces atterrissements n'ont pas encore atteint la hauteur de l'ancienne berge du fleuve, ils n'en doivent pas moins être considérés comme faisant corps avec elle, à raison de leur consistance et de la configuration des lieux; qu'il résulte, en effet, des documents versés au dossier que les

eaux du Rhône s'étant rejetés vers la rive opposée, ont complètement délaissé le petit bras qui séparait autrefois de la terre ferme l'île Donnat et les terrains litigieux; qu'il suit de là qu'aujourd'hui la rive gauche du Rhône est en cet endroit constituée par les alluvions dont s'agit et qui doivent par suite servir de base à la délimitation du lit du fleuve; que, si quelques terrains situés en arrière et en contre-bas de la crête des alluvions peuvent encore être submergés avant tout débordement, c'est uniquement par l'effet de quelques dépressions trop peu importantes pour qu'il en soit tenu compte pour la délimitation et pour que les terrains litigieux puissent être compris dans le lit du fleuve; qu'ainsi ces terrains ne font pas partie du domaine public; que, par suite, le fait du sieur Pérouse d'y avoir fait des coupes ne constitue pas une contravention de grande voirie et que c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture de l'Isère l'a condamné à 50 francs d'amende, 700 francs de dommages-intérêts et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Pérouse est renvoyé des fins du procès-verbal.)

(N° 113)

[1er juin 1894]

Travaux publics communaux. — Travaux supplémentaires. — (Commune de Voulème.)

Travaux commandés par un ancien maire, directement mis à la charge de la commune, alors que le conseil municipal avait reconnu qu'ils avaient été bien exécutés et que leur prix devait être remboursé à l'ancien maire qui en avait fait l'avance.

. . . .

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, la commune de Voulème se fonde sur ce que les travaux exécutés par le sieur Pichot lui auraient été commandés soit par le sieur Mainin, entrepreneur, soit par le sieur Pourin, ancien maire, et que, par suite, elle n'est pas tenue à en effectuer le payement;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que les travaux dont il s'agit ne figurent pas au décompte de l'entre-

prise tel qu'il a été définitivement réglé par un arrêté du conseil de préfecture, en date du 29 juillet 1887, et, d'autre part, qu'ils font partie de ceux que l'ancien maire s'était cru autorisé à commander directement;

Considérant que, par une délibération du 15 août 1889, le conseil municipal de la commune de Voulème a reconnu que le prix des travaux ainsi exécutés pour l'achèvement d'un groupe scolaire et dont le sieur Pourin avait en grande partie fait l'avance, devait lui être remboursé; que, d'ailleurs, elle ne conteste pas la bonne exécution des ouvrages faits par le sieur Pichot, auquel elle a déjà donné plusieurs acomptes; qu'ainsi c'est à bon droit que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture l'a condamnée à lui en payer le solde... (Rejet.)

(N° 114)

[8 juin 1894]

Travaux publics. — Arrêté de mise en demeure incomplet : mise en régie et résiliation du marché irrégulières. — (Sieur Varangot.)

Mise en régie et résiliation du marché prononcée par le motif que l'entrepreneur n'aurait point exécuté dans le délai à lui imparti certains travaux énumérés dans un arrêté de mise en demeure. Irrégularité de ces mesures : l'arrêté de mise en demeure n'imposait pas de délai expressément déterminé et il est établi que le travail prescrit n'était point réalisable et ne pouvait dans les conditions du marché être exigé de l'entrepreneurs ; droit à indemnité reconnu au profit de l'entrepreneur.

. . . .

Considérant que, par ordre de service du 4 juillet 1881, le sieur Varangot a été invité à entreprendre simultanément : 1° la démolition de la partie non immergée du mur du quai de l'Archevêché; 2° la construction d'un bâtardeau destiné à permettre la démolition et la reconstruction de la partie immergée du même quai; que le 6 août, l'entrepreneur a reçu notification d'un arrêté préfectoral du 2 août le mettant en mesure, vu l'urgence, d'organiser dans un délai de trois jours son chantier de démolition du quai de l'Archevêché, de façon à produire

un abaissement journalier moyen de 60 centimètres, et ce jusqu'à complet achèvement, des massifs de terre et de maçonnerie; que les 17 et 22 septembre la mise en régie et la résiliation du marché ont été prononcées par le motif que le délai imparti à l'entrepreneur pour effectuer ce travail était de vingt jours et expirait le 26 août et que, plus de quinze jours après le terme fixé, le sieur Varangot n'aurait pas encore satisfait aux prescriptions dudit arrêté;

Considérant que l'arrêté de mise en demeure n'imposait pas de délai expressément déterminé pour la démolition du quai, mais prescrivait l'enlèvement d'un cube quotidien de déblais de toute nature de plus de 500 mètres; qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise et des rapports des ingénieurs eux-mêmes, que l'extraction d'un semblable cube de déblais n'était pas réalisable et ne pouvait, dans les conditions du marché, être exigée de l'entrepreneur; que l'administration l'a déjà reconnu en ne recourant pas à la mise en régie à l'expiration du délai de vingt jours, qu'elle dit avoir été implicitement imparti au sieur Varangot par l'arrêté du 2 août; que, si elle entendait lui accorder un plus long délai pour se conformer aux injonctions de cet arrêté, elle devait lui adresser une nouvelle mise en demeure fixant ce délai; que, faute par elle de l'avoir fait, elle n'a pu régulièrement mettre l'entreprise en régie par l'arrêté du 17 septembre suivant, ni prononcer la résiliation du marché à la date du 22 du même mois; qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a rejeté la demande formée par le sieur Varangot afin d'obtenir la réparation du préjudice que ces deux mesures ont pu lui faire éprouver;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas d'évaluer l'indemnité à laquelle il peut avoir droit et que, pour en déterminer le montant tant en principal qu'en intérêts, il y a lieu de renvoyer à ces fins les parties devant le conseil de préfecture actuellement saisi des contestations soulevées à l'occasion du règlement définitif du décompte de l'entreprise... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture de la Seine pour y faire régler, en capital et intérêts, l'indemnité qui peut être due au sieur Varangot pour la mise en régie et la résiliation indûment prononcées de son entreprise. Le surplus des conclusions du sieur Varangot est rejeté. Etat condamné aux frais de constat et d'expertise et aux dépens.)

(N° 115)

[8 juin 1894]

Algérie. — Grande voirie. — Routes. — Police du roulage. — Contravention. — (Sieur Cambas.)

Entrepreneur de transports ayant fait circuler sur une route des voitures attelées d'un nombre de mulets supérieur au maximum autorisé par l'arrêté ministériel du 3 novembre 1855, *rendu par application du décret en date du même jour. Contravention. Condamnation à l'amende et à la réparation du dommage.*

Rejet d'une objection tirée de ce que les transports auraient eu lieu en temps de neige : aucune disposition réglementaire applicable à l'Algérie n'a établi d'exception à la limitation du nombre d'attelages en temps de neige.

Les procès-verbaux doivent-ils être dressés contre l'entrepreneur ou contre ses charretiers? Rés. dans le premier sens. — Les charretiers n'ont fait que se conformer à ses ordres.

Procédure. — Expertise. — Le conseil de préfecture était-il tenu d'ordonner l'expertise qui était demandée à l'effet de vérifier l'importance du dommage? Résolu négativement implicitement.

. . . .

CONSIDÉRANT que le procès-verbal ci-dessus visé constate que le sieur Cambas a fait circuler sur la route de Bouguétoub à Géryville quatre voitures à deux roues attelées chacune de six mulets, nombre supérieur au maximum autorisé par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1855, rendu par application du décret en date du même jour; qu'il résulte de l'instruction que cette contravention a été commise sur les ordres du sieur Cambas et n'est pas imputable à ses charretiers; que le requérant n'avait pas été autorisé à se servir de bêtes de renfort pour les transports militaires qu'il était chargé d'effectuer; qu'au contraire, le général commandant le territoire militaire avait, conformément à l'article 6 de l'arrêté du 3 novembre 1855, restreint la circulation sur la route de Bourguétoub à Géryville, qui n'était pas encore parvenue à l'état d'entretien; que, d'autre part, aucune disposition réglementaire, applicable à l'Algérie, n'a établi d'exception à la limitation du nombre d'attelages en

temps de neige; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture, faisant application au requérant des dispositions du décret susvisé du 3 novembre 1855, l'a condamné à 20 francs d'amende, aux frais du procès-verbal et à la réparation du dommage causé, sans qu'il fût tenu d'ordonner une expertise pour en évaluer le montant... (Rejet.)

(N° 116)

[8 juin 1894]

Communes. — Chemins vicinaux. — Redressement d'un chemin vicinal. — Recours formé devant le Conseil d'État contre une décision de commission départementale approuvant le projet de redressement et fondé uniquement sur ce qu'il aurait été fait une inexacte appréciation des intérêts de la commune, ainsi que de ceux des riverains du chemin. — Non-recevabilité. — (Sieurs Artigue, Sost et autres.)

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 88 de la loi du 10 août 1871, les décisions prises par la commission départementale sur les matières énumérées à l'article 86 de ladite loi, ne peuvent être déférées au Conseil d'État, statuant au contentieux, que pour cause d'excès de pouvoir ou violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique;

Considérant que les requérants se bornent à soutenir qu'en approuvant, par la décision attaquée, un projet de tracé du chemin vicinal ordinaire n° 3 de la commune de Poulat-Taillebourg, la commission départementale a fait une appréciation inexacte des intérêts de la commune, ainsi que de ceux des riverains du chemin; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas recevables à demander l'annulation de cette décision par application de l'article précité de la loi du 10 août 1871... (Rejet.)

(N° 117)

[8 juin 1894]

Travaux publics. — Chemin de fer de Vichy à Ambert. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du

16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Jouishomme.)

Art. 28. — *Crues d'une rivière ayant désorganisé les chantiers. — Événement de force majeure. Indemnité allouée. Rejet d'une objection tirée de ce qu'à la grève unique indiquée aux projets, l'entrepreneur aurait été autorisé à substituer deux grèves : celles-ci se trouvaient au point de vue de la submersion dans des conditions équivalentes* (*I*).

Art. 30. — *Voy. Prix nouveaux.*

Art. 32. — *Augmentation de plus d'un tiers dans la masse de certains ouvrages. Fait porté à la connaissance des ingénieurs par l'entrepreneur aussitôt qu'il a été instruit de cette augmentation. Prix nouveaux* (*VI*).

Art. 49. — *Retard dans le payement des acomptes. — Avances de fonds faites par l'entrepreneur pour la continuation des travaux, alors qu'il avait demandé la résiliation à laquelle il avait droit, étant donné l'état des travaux, et qu'il n'a continué les travaux que sous la menace de l'administration d'y être contraint par tous les moyens mis par le cahier des charges à la disposition de celle-ci et sur l'assurance que tous ses droits étaient réservés. Remboursement des intérêts de ces avances accordé à l'entrepreneur* (*III*).

Déblais rendus plus onéreux par suite de changements dans les profils des tranchées : non-lieu à plus-value par application du devis (*VII*).

Location d'une pompe par l'administration à l'entrepreneur pour des travaux étrangers à l'entreprise. Prix de location alloué à l'entrepreneur. Fixation de ce prix (*II*).

Mesurage des enrochements et des moellons au poids : application d'une clause formelle du devis (*X*).

Privation d'industrie et dépréciation de matériel par suite de retards dans le règlement du décompte et dans le payement du solde : non-lieu à une indemnité spéciale : le solde porte intérêts trois mois après la réception définitive et, d'autre part, l'entrepreneur a eu, à partir de la réception définitive, la libre disposition de son industrie et de son matériel (*IV*).

Prix. — Déblais d'emprunt employés dans l'exécution des ouvrages et rémunérés par les prix de ces ouvrages ; non-lieu au payement à part de ces déblais dans le décompte (*VIII*).

Prix nouveaux. — Continuation des travaux par l'entrepreneur, sur la demande de l'administration, alors qu'il avait

réclamé la résiliation du marché, à laquelle il avait droit, la masse des travaux exécutés ayant dépassé un sixième en sus du montant de l'entreprise. Allocation de prix nouveaux pour les travaux exécutés postérieurement à la demande de résiliation. Fixation de ces prix en adoptant ceux de l'adjudication, mais sans rabais et avec une majoration pour tenir compte de l'augmentation, survenue dans la main-d'œuvre et dans le prix des matériaux (V).

Substitution de matériaux autorisée sous certaines conditions non remplies ; autorisation retirée et enlèvement ordonné ; pas d'indemnité (IX).

Transports de déblais rendus plus onéreux par la perturbation apportée aux chantiers à la suite de modifications au mouvement des terres. Pas d'indemnité : l'éventualité de ce fait était prévue dans le prix forfaitaire (VII).

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE *les dommages causés par les crues de l'Allier :*

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé conformément à l'avis des experts que les crues exceptionnelles de l'Allier, survenues à diverses reprises entre le 28 décembre 1878 et le 20 mai 1879, ont eu le caractère de cas de force majeure, ouvrant au profit de l'entrepreneur le droit à indemnité prévu par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales ; que la substitution à la grève unique, indiquée au projet pour l'extraction des déblais, de deux grèves de Saint-Yorre et d'Abrest, lesquelles se trouvaient au point de vue de la submersion dans des conditions équivalentes, ne saurait faire perdre à l'entrepreneur le bénéfice des dispositions de l'article 28 précité ; qu'en ce qui concerne les dommages relevés dans l'état supplémentaire du 26 août 1879, il n'est pas contesté qu'ils provenaient de la crue du 3 avril au 20 mai précédent, dont les conséquences avaient été signalées à l'administration dès le 28 mai, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de 10 jours, imparti par l'article 28 ;

En ce qui concerne le montant de l'indemnité allouée :

Considérant qu'en le fixant en principal à la somme de 9.188f,06 proposée par le tiers expert, le conseil de préfecture a fait une équitable appréciation des circonstances de la cause ; qu'ainsi le ministre n'est pas fondé à demander la réformation de l'arrêté attaqué sur ce chef ;

II. *En ce qui concerne le prix de location d'une pompe Letestu appartenant à l'entrepreneur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette pompe donnée en location par le sieur Jouishomme aux agents de l'administration pour l'exécution des travaux étrangers à l'entreprise, est restée à leur disposition pendant une durée de deux cent quatre-vingt-treize jours et que le prix de location fixé par l'arrêté attaqué à 4 francs par jour n'est pas exagéré :

III. *En ce qui concerne les indemnités allouées à l'entrepreneur pour intérêts et préjudices généraux :*

Considérant que sous ce chef le conseil de préfecture a alloué au sieur Jouishomme deux indemnités, l'une de 25.098 francs représentant les intérêts, du 20 septembre 1879 au 8 mai 1883, des avances de fonds que cet entrepreneur a été tenu de faire pour l'achèvement des travaux, l'autre de 60.000 francs représentant le préjudice par lui subi pour perte d'industrie et dépréciation de son matériel par suite de retards dans le règlement de ses comptes et dans le payement du solde lui restant dû ; que le recours du ministre tend à la suppression de ces deux indemnités ;

Sur la première indemnité :

Considérant qu'à la vérité, l'entrepreneur, en vertu de l'article 49 des clauses et conditions générales, ne pouvait prétendre à aucune indemnité pour retards dans le payement des acomptes, et n'avait droit, le cas échéant, qu'aux intérêts du solde à l'expiration du délai de trois mois à partir de la réception définitive, alors même que les retards dans les payements n'auraient pas eu uniquement pour cause, ainsi qu'il le soutient, le manque de crédit disponible ;

Mais considérant qu'à la date du 20 septembre 1879, ainsi qu'il sera établi ci-après, l'importance des travaux ayant dépassé le sixième en sus du montant de l'entreprise, le sieur Jouishomme avait droit, aux termes de l'article 30 des clauses et conditions générales, à la résiliation de son marché ; qu'il l'a en effet demandée à plusieurs reprises et n'a continué les travaux que sous la menace de l'administration d'y être contraint par tous les moyens que le cahier des charges mettait à la disposition de celle-ci, et sur l'assurance que tous ses droits étaient réservés ; que, dans ces conditions, le ministre n'était plus fondé à se prévaloir des dispositions de l'article 49 précité pour faire rejeter la demande de l'entrepreneur et que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a accordé à ce dernier la réparation du préjudice qu'il a

subi par suite de la continuation des travaux, et notamment le remboursement des intérêts des avances de fonds qu'il a eu à effectuer à partir du 20 septembre 1879 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en estimant à 140.000 francs le montant de ces avances et en allouant à l'entrepreneur les intérêts à 5 p 100 de cette somme jusqu'au 8 mai 1883, soit une somme de 25.098 francs, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des faits de la cause ;

IV. *Sur la seconde indemnité :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est établi par l'arrêté même du conseil de préfecture que, si le décompte général n'a été présenté à l'entrepreneur qu'au mois d'août 1882, la réception définitive des travaux avait eu lieu le 15 novembre 1881 ; que le solde lui restant dû et qui ne s'élevait plus au mois de juin 1882 qu'à la somme de 68.703f,07 portait intérêts de plein droit à son profit depuis le 15 février 1882 ; que, d'autre part, à partir de la réception définitive l'entrepreneur reprenait la libre disposition de son industrie et de son matériel et que rien ne l'empêchait de les employer à d'autres entreprises ; que, dans ces circonstances, le sieur Jouishomme, qui a obtenu déjà, sous le paragraphe précédent, une indemnité spéciale pour les retards survenus dans les payements, ne justifie pas d'un préjudice distinct imputable à l'administration et provenant de la privation de son industrie et de la dépréciation de son matériel pendant une période de plus de huit années ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef une indemnité spéciale de 60.000 francs, et que le ministre est fondé à demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué ;

V. *En ce qui concerne l'application de prix nouveaux aux travaux exécutés postérieurement au 20 septembre* 1879 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il a été reconnu unanimement par les experts qu'à cette date le montant des travaux exécutés avait atteint la somme de 947.637f,43 ; que l'entreprise s'élevant, rabais déduit à 811.470 francs la masse des travaux avait ainsi dépassé un sixième en sus du montant de l'entreprise ; qu'ainsi le sieur Jouishomme avait droit, en vertu de l'article 30 des clauses et conditions générales, à la résiliation de son marché ; qu'à la vérité, pour contester ce fait, le recours soutient qu'il a été porté à tort au décompte des travaux exécutés à la date précitée, des sommes qui représentaient soit des allocations gracieuses accordées à l'entrepreneur en vue d'une transaction, soit le prix des travaux étrangers à l'entreprise et que,

déduction faite de ces sommes, le sixième en sus du montant de l'adjudication n'était plus atteint ; mais que ce moyen ne saurait être accueilli ; qu'il résulte en effet de l'instruction, d'une part, que les sommes qualifiées allocations gracieuses étaient légitimement dues à l'entrepreneur, notamment en ce qui concerne celle de 53.777 francs portée au décompte pour prix de transport des déblais, qui a été calculée conformément aux clauses du marché ; d'autre part, que les travaux prétendus étrangers à l'entreprise faisaient réellement partie du montant de l'adjudication et ont été, à ce titre, portés à bon droit sur les situations et sur le décompte définitif ; qu'il suit de là qu'à partir du 20 septembre 1879, l'entrepreneur, dont tous les droits avaient d'ailleurs été réservés par la lettre de l'ingénieur du 8 novembre 1879, avait droit à la résiliation de son marché ; qu'il est, par suite, fondé, ainsi qu'il a été dit sous le chef précédent, à demander la réparation du préjudice que lui a causé la continuation des travaux et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a compris dans cette réparation l'allocation de prix nouveaux pour les travaux postérieurs au 20 septembre 1879 ;

Considérant que, pour la fixation de ces prix, le conseil de préfecture écartant le bordereau présenté par l'entrepreneur à la date du 15 octobre 1879, lequel n'a jamais été accepté par l'administration, a adopté les prix qui avaient servi de base à l'adjudication, mais sans déduction du rabais de 17 p. 100 et en les majorant en outre de 13 p. 100 ; qu'il a ainsi tenu compte de l'augmentation survenue dans la main-d'œuvre et dans le prix des matériaux et que le ministre ne justifie pas que les prix établis de cette façon soient exagérés ; que, de son côté, le sieur Jouishomme n'est pas fondé à soutenir que la majoration qui lui a été accordée par l'arrêté attaqué soit insuffisante ; qu'il y a donc lieu de rejeter sur ce chef tant les conclusions du ministre que celles du recours incident sur ce point ;

VI. *En ce qui concerne l'application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales :*

Considérant que le ministre ne conteste pas, en principe, qu'en cours d'exécution les prévisions du devis aient été pour certaines natures d'ouvrages dépassées de plus d'un tiers ; mais qu'il soutient d'une part qu'en vertu de l'article 92 du devis l'entrepreneur était tenu, au cas où ces augmentations viendraient à se produire de faire connaître par écrit ses prétentions à l'ingénieur avant d'entamer les quantités en excédent ; que, d'autre part, les prix nouveaux alloués par l'arrêté attaqué à titre d'indemnité

sont exagérés et ne sauraient dépasser de plus de 10 p. 100 les évaluations du bordereau des prix, ni en aucun cas se cumuler avec les allocations accordées pour les travaux exécutés après le 20 septembre 1879 ;

Considérant qu'il résulte des pièces du dossier et notamment des lettres de l'entrepreneur, en date des 9 novembre, 8 décembre 1878 et 27 septembre 1879, que ce dernier a fait connaître aux ingénieurs, aussitôt qu'il en a été instruit par les situations, celles des natures d'ouvrages sur lesquelles se produisaient les augmentations prévues par l'article 32 précité ; qu'il n'a ainsi encouru aucune déchéance ; qu'en ce qui concerne la fixation des prix nouveaux accordés au sieur Jouishomme par le conseil de préfecture à titre d'indemnité, le ministre n'établit pas qu'en adoptant pour les travaux dont il s'agit le même mode d'évaluation que pour ceux qui ont fait l'objet du chef précédent, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de la cause, étant entendu d'ailleurs que seuls les travaux exécutés avant le 20 septembre 1879 pourront bénéficier des dispositions des articles 32 et 29 à l'exclusion des ouvrages postérieurs à cette date, qui ont été déjà rémunérés par l'allocation de prix nouveaux et pour lesquels aucune autre majoration ne saurait être accordée ;

VII. Sur le recours incident du sieur Jouishomme : — *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour les déblais entre les piquets 17e et 28e et l'indemnité pour réinstallation des voies en vue du transport de ces déblais :*

Considérant qu'il résulte des dispositions des articles 31 et 77 du devis, que l'entrepreneur était tenu d'exécuter tous les déblais de la voie au prix du bordereau, sans avoir droit à indemnité à raison des changements dans les profils des tranchées qui pourraient être prescrits par les ingénieurs soit en cours d'exécution, soit même après l'achèvement des travaux ; que, d'autre part, en vertu de l'article 78 du devis, les prix de transport étaient fixés à forfait et ne pouvaient être augmentés par suite de la perturbation qui serait apportée dans les chantiers par les modifications au mouvement des terres ; qu'ainsi les travaux à raison desquels l'entrepreneur réclamait une plus-value rentraient dans les prévisions du marché dont il a été fait application et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point la réclamation du sieur Jouishomme ;

VIII. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au rétablis-*

sement dans le décompte d'un cube de 6012^{mc},31 *de déblais d'emprunt dans les grèves de l'Allier :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les quantités de déblais dont il s'agit ont été employées par l'entrepreneur comme sable et gravier, dans l'exécution de divers ouvrages de maçonnerie dont il a reçu le payement conformément au bordereau des prix ; qu'il ne saurait donc être admis à réclamer une seconde fois la valeur des matériaux dont il s'agit ; qu'il ne justifie d'ailleurs par aucune preuve que le montant de la déduction ainsi opérée ait été trop élevé et doive être réduit à 2.400 mètres cubes ; qu'il n'y a donc pas lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

IX. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une plus-value de* 40.584^{f},95 *applicable aux déblais pour la seconde couche de remblais en lit de rivière :*

Considérant que l'autorisation de substituer, pour les matériaux dont il s'agit, l'emprunt dit du Coupe-Gorge aux emprunts dans les grèves de l'Allier qui étaient prévus au projet, n'a été accordée à l'entrepreneur qu'à la condition qu'il ne serait employé dans les remblais de la seconde couche que des terres entièrement dépourvues d'argile, conformément aux stipulations de l'article 47 du devis, qu'il résulte de l'instruction que les terres provenant de cet emprunt et employées dans les remblais étaient mêlées d'argile, dans une forte proportion ; que, dès lors, c'est à bon droit que l'ingénieur en chef en a prescrit l'enlèvement et a retiré l'autorisation d'exploiter l'emprunt du Coupe-Gorge, sans que l'entrepreneur puisse réclamer de ce chef une indemnité ; qu'il n'est pas fondé d'ailleurs à se prévaloir, à l'appui de sa demande, de ce que l'administration a supporté les frais d'enlèvement des terres défectueuses déjà en place, cette mesure ayant été prise à titre gracieux, ni de ce qu'il a été autorisé plus tard à employer au revêtement des talus les mêmes terres reconnues aptes à cet usage à raison même de leur nature argileuse ;

X. *Sur la réclamation du sieur Jouishomme relative au mesurage et au poids des enrochements et moellons :*

Considérant que l'article 88 du devis porte que « les enroche- « ments seront évalués au mètre cube et pesés ; avant l'emploi « on comptera un mètre cube pour un poids de 1.800 kilo- « grammes » ; que le bordereau des prix applique sous le n° 58 le prix de 10^{f},50 par mètre cube d'enrochements, mesuré par pesage avant l'emploi et comptés à raison d'un mètre cube pour

1.800 kilogrammes ; qu'en présence de ces dispositions formelles du marché l'entrepreneur ne saurait être admis à soutenir qu'il y avait lieu de fixer à 1.600 kilogrammes seulement pour les enrochements, et à 1.550 kilogrammes pour les moellons, le poids du mètre cube et à demander que les quantités portées au décompte soient majorées en conséquence tant pour les enrochements que pour les moellons bruts ; qu'ainsi c'est à bon droit que, par application de l'article 42 des clauses et conditions générales, le conseil de préfecture a rejeté sur ce point la réclamation de l'entrepreneur ;

XI. *Sur le chef relatif aux travaux exécutés en régie par l'administration avec le matériel de l'entrepreneur :* — ... (Les prix alloués sont suffisamment rémunérateurs) ;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au rétablissement au décompte d'une somme de 1.072f,25 *pour réfection de travaux :* — ... (L'Administration était en droit d'imposer ce travail à l'entrepreneur) ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de la cause de maintenir la répartition des frais d'expertise opérée par le conseil de préfecture ;

Sur les intérêts des intérêts : ..... (L'indemnité de 60.000 francs allouée à l'entrepreneur par l'arrêté attaqué à raison du retard apporté au règlement du décompte et au payement du solde de l'entreprise est supprimée. Les indemnités allouées par le conseil de préfecture à l'entrepreneur conformément aux articles 29 et 32 du cahier des clauses et conditions générales ne pourront s'appliquer qu'aux ouvrages exécutés antérieurement au 20 septembre 1879. Intérêts capitalisés comme il est dit ci-dessus. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 118)

[8 juin 1894]

Voirie (Grande). — Cours d'eau. — Canal de l'Ourcq. — Moulin. — Abaissement du plan d'eau. — Contravention. — Procédure : conseiller général appelé à siéger au conseil de préfecture. — (Sieur Wallon.)

Procès-verbal de contravention dressé contre le propriétaire

d'un moulin se bornant à constater que le niveau du plan d'eau d'un canal, dans le bief sur lequel est établi le moulin, était en contre-bas du niveau fixé par les règlements, mais ne relevant aucune circonstance permettant d'attribuer cet abaissement du plan d'eau à un fait du propriétaire du moulin. Relaxe.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture: présence justifiée par la mention dans l'arrêté qu'il remplaçait un conseiller faisant fonctions de commissaire du gouvernement : régularité (*).

SUR LE GRIEF TIRÉ *contre l'arrêté attaqué de ce qu'il n'aurait pas constaté la régularité de la mesure, en vertu de laquelle le conseil de préfecture a été complété par un membre du conseil général :*

Considérant que l'arrêté attaqué mentionne qu'un membre du conseil général a été appelé pour compléter le conseil de préfecture en remplacement d'un membre de ce conseil faisant fonctions de commissaire du gouvernement ; qu'ainsi, il a satisfait aux prescriptions de l'arrêté du 19 fructidor an IX ;

AU FOND :

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé se borne à constater que le 26 août 1890, le niveau du plan d'eau du canal de l'Ourcq, dans le bief de Marolles, était en contre-bas du niveau fixé par le dessus de l'entretoise supérieure de la porte d'amont de l'écluse, mais qu'il ne relève aucune circonstance qui permette d'attribuer cet abaissement du plan d'eau à un fait du sieur Gillot, préposé du requérant, ou à une cause imputable à ce dernier; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné ledit sieur Gillot à 50 francs d'amende et aux frais du procès-verbal et a déclaré le sieur Wallon civilement responsable de ces condamnations; que, dès lors, l'arrêté attaqué doit être annulé... (Arrêté annulé. Relaxe.)

(N° 119)

[8 juin 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt local. — Départe-

(*) Voy. 27 décembre 1889, Girard contre commune de Coligny, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 1223.

ment des Bouches-du-Rhône. — Subvention. — Règlement. — Qualité pour réclamer; créanciers; mandat pour solde touché sans réserve. — (Société civile instituée pour le recouvrement des annuités départementales des Bouches-du-Rhône.)

Décidé que les requérants ayant été, les uns complètement désintéressés par le payement de la somme à laquelle ils avaient droit, et les autres, ayant acquitté un mandat délivré pour solde, sans formuler aucune réserve, ne sont plus recevables à contester le règlement de la subvention promise par le département et à prétexter de l'insuffisance du payement qui leur a été fait.

Vu la requête présentée pour : 1° la Société civile instituée pour le recouvrement des annuités départementales des Bouches-du-Rhône; 2° le sieur Casimir Delamarre; 3° le sieur Ragonnot, agissant en qualité de tuteur du sieur Jean-André Armand, mineur, légataire universel du sieur André Armand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 23 décembre 1890, par lequel le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône a rejeté la demande qu'ils avaient présentée en qualité de cessionnaire des créances de la Société Henri Michel et Ce, à l'effet de faire condamner le département à leur payer la somme de 63.052 francs qu'ils prétendaient rester due à ladite société, concessionnaire de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local, et qui représente les intérêts du jour de l'échéance à la date de la levée du séquestre des annuités promises à titre de subvention par le département au concessionnaire et échues pendant la durée du sequestre des lignes concédées;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département des Bouches-du-Rhône et tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs qu'en admettant que les intérêts litigieux fussent dus, l'action en payement de ces intérêts qui n'a été exercée que le 1er janvier 1890 aurait été prescrite à cette date par application de l'article 2277 du Code civil; que, d'autre part, le concessionnaire ou son représentant a donné au préfet, le 17 décembre 1886, une quittance pour solde de la subvention qui rend irrecevable toute réclamation ultérieure au sujet du règlement des comptes relatifs à cette subvention;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les requérants... et dans lequel ils déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, par les motifs que le reçu d'un mandat pour solde

dont excipe le département pour contester la recevabilité de la demande actuelle a été donné par un sieur Béchet, lequel n'avait pas qualité pour signer un arrêté de compte n'en ayant pas reçu mandat des requérants qui étaient, en vertu d'un jugement du tribunal civil de Marseille du 26 juillet 1883, les créanciers directs du département;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'article 2277 du Code civil;

CONSIDÉRANT qu'aux termes d'un jugement rendu par le tribunal civil de Marseille, le 26 juillet 1883, les mandats à délivrer par le préfet en payement du solde de la subvention profiteront d'abord à la société civile instituée pour le recouvrement des annuités départementales à concurrence de 150.426 francs et pour le surplus aux sieurs Delamarre et Armand, cessionnaire de la créance de la Société Henri Michel et Cᵉ;

Considérant qu'il résulte de pièces produites et jointes au dossier, que la Société Henri Michel et Cᵉ et la Société pour le recouvrement des annuités départementales ont donné aux dates des 17 janvier 1881 et 18 janvier 1882 procuration au sieur Béchet de donner toutes quittances et décharges relatives aux sommes restant dues par le département à titre de subvention à la Société Henri Michel et Cᵉ, et que le sieur Delamarre a donné au sieur Armand tous pouvoirs de signer en son nom les reçus et décharges, clore et arrêter tous comptes relatifs au même objet;

Considérant qu'un mandat de payement de la somme de 341.290 francs pour solde des annuités de la subvention a été délivré au nom des sieurs Henri Michel et Cᵉ à la date du 17 décembre 1886; que ce mandat a été acquitté par le sieur Béchet et par le sieur Armand, tant en son nom personnel que comme mandataire du sieur Delamarre;

Considérant que la société civile pour le recouvrement des annuités départementales étant complètement désintéressée par le payement de la somme de 150.426 francs à prélever sur celle de 241.290 francs, les sieurs Armand et Delamarre étaient seuls intéressés à critiquer le compte tel qu'il avait été établi par le département pour le règlement définitif de la subvention; mais qu'ayant acquitté un mandat délivré pour solde, sans formuler de réserves, ils ne sont plus recevables à contester ce règlement et à prétexter de l'insuffisance du payement qui leur a été fait... (Rejet avec dépens.)

(N° 120)

[9 juin 1894]

Contributions directes et taxes assimilées. — Taxe syndicale. — (Sieur Créquy et autres.)

Cours d'eau non navigables. Curage et travaux d'amélioration. Taxes. Réclamations. — Délai pour contester la validité de l'acte constitutif de l'Association syndicale. — Demande formée plus de quatre mois après la notification du premier rôle de taxe : non-recevabilité (Créquy, 2e esp.) (II).

Timbre. — Réclamation tendant à l'annulation de l'arrêté préfectoral constitutif de l'association, présentée sur papier non timbré, bien qu'ayant pour objet une cote supérieure à 30 francs : non recevabilité, alors même que l'on aurait reproduit, mais postérieurement à l'arrêté attaqué, les mêmes conclusions sur papier timbré (Créquy, 2e esp.) (II.)

Avertissement et sommation sans frais ne mentionnant ni le détail de l'imposition, ni l'indication des terrains pour lesquels elle était réclamée, ni la date de la publication du rôle : pas d'irrégularité substantielle (I).

La circonstance que l'avertissement n'aurait été adressé aux membres de l'Association syndicale qu'au mois d'octobre de l'année pour laquelle l'imposition est réclamée, le rôle n'ayant été publié qu'à cette époque, et que le contribuable aurait été ainsi privé du droit de se libérer par douzièmes, n'est pas de nature à faire annuler dans la forme ledit avertissement (I).

Canal soumis au curage. — Décidé que le canal qui borde les propriétés des requérants est une dérivation de la rivière pour le curage, le faucardement et l'amélioration de laquelle l'association a été constituée et que cette dérivation est comprise dans le périmètre de l'association : taxe due à raison de ces parcelles (III).

Parcelles à l'abri des inondations de la rivière et ne pouvant retirer aucun profit de l'exécution des travaux : décharge (IV).

Dépens. — Pas de dépens en cette matière, autre que les frais d'expertise et de tierce expertise (V).

Taxes syndicales. Commission syndicale. — Composition. — L'arrêté préfectoral constitutif de l'association portant que la

commission syndicale est renouvelée par cinquième, mais que les syndics titulaires devront néanmoins conserver leurs fonctions jusqu'à leur remplacement, des membres de l'association ne sont pas fondés pour demander décharge des taxes à se prévaloir du fait que la commission syndicale n'aurait pas été soumise au renouvellement partiel (*).

(*) Les décisions rendues sur cette question peuvent se grouper en deux séries bien distinctes : Dans les unes, on a maintenu la répartition des dépenses faites par des commissions syndicales, composées dans des conditions analogues à celles que l'on rencontre dans l'affaire actuelle (Voy. 26 juillet 1853, fabrique de l'église métropolitaine de Tours, *Ann.* 1856, p. 58 ; — 2 février 1883, Latil, Teissier et autres, *Ann.* 1883, p. 1237) ; dans les autres, au contraire, on a trouvé cette répartition irrégulière et accordé aux associés décharge des taxes auxquelles ils avaient été imposés (Voy. 27 janvier 1865, Canal du Crillon, *Ann.* 1865, p. 387 ; — de La Garde et autres, 27 juillet 1888, p. 677 (*Arr. du C. d'Ét.*). A première vue, le Conseil d'État semble avoir ainsi admis pour la même question deux solutions différentes. Il n'en est rien, croyons-nous ; en fait, on a eu à envisager deux situations distinctes. Les syndics sont nommés, on le sait, pour un certain temps, pour cinq années, par exemple ; il y a lieu de procéder à un renouvellement partiel chaque année, de telle sorte qu'au bout de cinq ans, aucun des membres primitifs de la commission ne doit se trouver parmi les syndics, à moins toutefois qu'il n'ait été réélu. Or, dans les pourvois formés devant le Conseil d'État, tantôt on s'est trouvé en face de commissions irrégulièrement composées, *seulement pour partie*, de commissions dont certains membres auraient dû être remplacés, mais dont les autres n'avaient point atteint le terme de l'exercice de leurs fonctions ; on a alors maintenu les répartitions de dépenses faites par les commissions et rejeté le recours (Voy. les deux premiers arrêts cités plus haut) ; tantôt les taxes avaient été fixées et arrêtées par des commissions dont *tous* les membres étaient déjà arrivés au terme de leur mandat, dont *tous* les membres étaient, par exemple, nommés depuis plus de cinq ans ; dans ce cas, le Conseil d'État a accordé aux associés décharge des taxes à eux réclamés (Voy. les deux derniers arrêts cités).

La décision que nous rapportons semble, par la généralité de ses termes, aller plus loin et admettre que les associés ne peuvent, dans aucune des deux hypothèses, se prévaloir du fait que la commission syndicale n'a pas été soumise au renouvellement partiel, alors du moins qu'ils ne critiquent point les bases de la répartition des dépenses, faite par elle, ou la façon dont il a été procédé à cette répartition. Il faut, toutefois, remarquer que l'arrêt relève avec soin cette circonstance que les réclamants ne niaient pas avoir profité des travaux, alors que le sieur de La Garde contestait, au contraire, leur utilité à son égard, dans l'affaire du 27 juillet 1888.

D'ailleurs, en considérant même comme absolue la solution que nous rapportons, il faudrait cependant, croyons-nous, réserver le cas où, malgré les réclamations que les associés auraient adressées à l'administration pour faire respecter les dispositions de l'acte constitutif de l'association, il n'aurait pas été procédé au renouvellement partiel, auquel la commission syndicale est soumise chaque année ; dans ce cas, en effet, il n'y aurait pas seulement un oubli ou une omission, mais un manquement volontaire aux conditions de l'acte d'association.

Cours d'eau non navigables. — Frais de recolement d'un barrage. Légalité de la taxe. — Depuis la loi du 8 août 1890, les frais et honoraires dus aux ingénieurs à raison de leur intervention dans des affaires d'intérêt communal ou privé sont assimilés aux contributions directes, dont la perception est autorisée au profit des départements, des communes et des établissements publics (*).

. . . .

1re ESPÈCE. — (*Sieur Créquy et dame Lesur.*)

I. SUR LES CONCLUSIONS *tendant à l'annulation des avertissements et de la sommation sans frais :*

Considérant que le sieur Créquy et la dame Lesur soutiennent que l'avertissement remis à leur fermier et celui qui leur a été adressé, ainsi que la sommation sans frais, doivent être annulés comme irréguliers et tardifs;

Considérant que, si la loi du 15 mai 1818 a prescrit de remettre gratuitement aux contribuables une sommation, aucune disposition de la loi ou de règlement n'a déterminé les formes de cette sommation; que, d'autre part, si les avertissements ne mentionnent pas le montant détaillé des parcelles imposées, cette omission ne les entache pas d'une irrégularité substantielle;

Considérant, en outre, qu'il résulte de l'instruction que ces avertissements ont été adressés immédiatement après la publication du rôle aux requérants qui ont pu par suite réclamer dans les délais prévus par la loi; que ceux-ci ne sauraient invoquer le fait qu'ils ont été privés de la faculté de se libérer par douzièmes pour demander l'annulation pour vices de forme des actes dont il s'agit; qu'il suit de là que la requête, de ce chef, doit être rejetée;

II. *Sur les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté préfectoral constitutif de l'association :*

Considérant que la réclamation de la dame Lesur et du sieur Créquy avait pour objet une cote supérieure à 30 francs, et que les conclusions ci-dessus spécifiées ont été formées sur papier non timbré à la date du 17 avril 1891; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture les a rejetées

(*) Voy. 27 janvier 1894, Nau, *supra*, p. 22 (solution *a contrario*). Pour la jurisprudence antérieure à la loi du 8 août 1890, voy. 30 janvier 1885, Mangeot, *Ann.* 1885, p. 602.

comme non recevables par application de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832; que, si les requérants les ont reproduites sur papier timbré le 11 janvier 1892, postérieurement à l'arrêté attaqué rendu le 1er août 1891, cette circonstance n'est pas de nature à les faire considérer comme recevables devant le Conseil d'État ;

Considérant, d'ailleurs, qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par le sieur Créquy et la dame Lesur qu'ils ont reçu, le 3 décembre 1890, un avertissement de payer la première taxe syndicale concernant les parcelles qu'ils possèdent par indivis dans le périmètre de l'association; que cet avertissement n'était du reste que la reproduction de celui adressé à leur fermier au mois d'octobre précédent, et que c'est seulement dans un mémoire enregistré au conseil de préfecture le 17 avril 1891, c'est-à-dire plus de quatre mois après avoir reçu notification de leurs taxes, qu'ils ont demandé l'annulation de l'arrêté préfectoral qui avait autorisé l'association; que cette demande n'était pas recevable comme présentée après l'expiration du délai imparti par l'article 17 de la loi du 21 juin 1875; qu'ainsi les conclusions dont il s'agit étaient non recevables comme tardivement déposées ;

III. *Sur les conclusions tendant à obtenir décharge des taxes afférentes aux parcelles n*os 585, 604, 620 *et* 621 *riveraines du canal de Barbançon :...*

Considérant que les requérants soutiennent que les parcelles riveraines du canal de Barbançon ne sont pas imposables, par le motif que ce canal serait situé hors du périmètre de l'association ;

Considérant que, d'après l'article 1er des statuts, l'association a pour objet les travaux de curage, de faucardement et d'amélioration de la rivière de l'Aire depuis le déversoir des usines de Grandpré jusqu'à son confluent dans l'Aisne, des dérivations, des bras de décharge et des fossés d'assainissement, ouverts dans un intérêt général, qui dépendent de cette rivière ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des plans joints au dossier que le canal qui sépare la ferme de l'Isle de celle de Barbançon est une dérivation de la rivière de l'Aire et qu'elle est comprise dans le périmètre de l'association; que l'amélioration et le redressement de ce canal figurent parmi les travaux déclarés d'utilité publique par le décret du 24 juin 1889;

Considérant, d'autre part, que les parcelles riveraines du canal de Barbançon à raison desquelles les requérants ont été mainte-

nus à la taxe par l'arrêté attaqué sont intéressées à l'exécution des travaux; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande en décharge des taxes afférentes aux parcelles dont s'agit;

IV. *Sur les conclusions tendant à obtenir décharge des taxes afférentes aux parcelles nos 583 et 586 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces parcelles sont par leur situation à l'abri des inondations de la rivière de l'Aire et qu'elles ne peuvent retirer aucun profit de l'exécution des travaux; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander décharge des taxes afférentes aux parcelles ci-dessus désignées;

...V. *Sur les conclusions à fins de dépens :*

Considérant que les réclamations en matière de curage sont assimilées aux réclamations en matière de contributions directes; qu'elles ont lieu sans autres frais que ceux d'expertise ou de tierce expertise et que, dès lors, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Décharge de la taxe de curage afférente aux parcelles nos 583 et 586. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

2e ESPÈCE. — (*Syndicat de la Cabanasse.*)

... CONSIDÉRANT que, pour demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés en 1891, sur les rôles du syndicat de la Cabanasse, les sieurs Blanc et autres se sont fondés uniquement sur ce que la commission syndicale n'ayant pas été soumise chaque année au renouvellement partiel prescrit par l'arrêté préfectoral du 20 avril 1874 constitutif de l'association, ladite commission syndicale se trouvait irrégulièrement composée en 1891 et sans qualité pour répartir les dépenses entre les associés;

Mais considérant que, si aux termes de l'article 8 de l'arrêté préfectoral, la commission syndicale est renouvelée par cinquième tous les ans, les syndics titulaires devaient néanmoins conserver leurs fonctions jusqu'à leur remplacement; que, dès lors, les sieurs Blanc et autres qui ne nient pas avoir bénéficié des travaux, ne sont pas fondés à se prévaloir de l'inobservation de la formalité susindiquée pour demander décharge des taxes qui leur ont été assignées... (Arrêt annulé. Les sieurs Blanc et autres rétablis, sur les rôles du syndicat de la Cabanasse de 1891, aux taxes qui leur avaient été primitivement assignées.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Marie.*)

CONSIDÉRANT que pour demander décharge de la taxe qui lui a été réclamée pour frais et honoraires dus aux ingénieurs des ponts et chaussées à l'occasion des opérations de récolement d'un barrage d'irrigation établi sur le ruisseau de Saint-Clair, le sieur Marie se fonde uniquement sur ce que cette taxe manquerait de base légale ;

Mais considérant que dans le tableau E annexé à la loi de finances du 8 août 1890 figurent au nombre des taxes assimilées aux contributions directes, dont la perception est autorisée au profit des départements, communes ou établissements publics, les frais de déplacement et les honoraires dus aux ingénieurs et agents des ponts et chaussées et des mines pour leur intervention dans les affaires d'intérêt communal ou privé, tels qu'ils avaient été établis par les décrets des 7 fructidor an XII, 13 octobre 1851 et 10 mai 1854, expressément visés par ledit tableau; que, dès lors, le requérant qui d'ailleurs ne conteste pas la quotité de la taxe mise à sa charge n'est pas fondé à prétendre qu'elle est illégale... (Rejet.)

(N° 121)

[15 juin 1894]

Contribution directe et taxes assimilées (*Réclamations; Foncière; Prestations; Subventions spéciales*). — (Compagnie de Lyon et autres.)

— *Expertise. Choix des experts. — L'administration peut désigner comme expert du conducteur des ponts et chaussées dans l'instruction des réclamations en matière de contributions...*

Portes et fenêtres. — Portes de magasin. — Les ouvertures d'une halle aux marchandises, surélevées au-dessus du sol et disposées pour recevoir les marchandises sans qu'il soit besoin d'introduire les voitures à l'intérieur, doivent-elles être imposées comme ouvertures ordinaires ou comme portes de magasin. — Rés. dans ce dernier sens (*Ministre des finances contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée*, 1re *esp.*) (*).

(*) Rap. Herrenschmitt, 9 avril 1892, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 398.

Prestations. — Exemption d'un individu sourd-muet de naissance (Clausse, 4e esp.).

Subventions spéciales. — Absence de dégradations extraordinaires. — Décharge (Ministre de l'agriculture contre commune de Belcaire, 4e esp.) (**).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Guillemot.*)

. . . .

EN LA FORME :

Considérant, d'une part, qu'aucune disposition de loi n'interdit à l'administration de désigner comme experts les conducteurs des ponts et chaussées dans l'instruction des réclamations en matière de contributions directes; qu'ainsi le sieur Guillemot ne saurait se prévaloir de ce que le sieur Sirot, conducteur des ponts et chaussées, ait été nommé expert de l'administration, pour demander l'annulation de l'expertise à laquelle il a été procédé;

. . . .

2e ESPÈCE. — (*Ministre des finances contre Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la halle aux marchandises de la gare de Cluny sert à déposer temporairement les marchandises transportées par le chemin de fer et que les ouvertures de cette halle sont disposées de manière à permettre la réception de ces marchandises sans qu'il soit nécessaire d'y introduire des voitures; que si, à raison de leur surélévation au-dessus du sol, ces ouvertures ne peuvent être considérées comme des portes cochères, elles constituent des portes de magasins imposables, aux termes du tableau annexé à l'article 24 de la loi susvisée du 21 avril 1832, d'après le même tarif que les portes cochères; que, dès lors, le Ministre des finances est fondé à demander le rétablissement de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux droits auxquels elle avait été primitivement imposée à raison de ces ouvertures... (Arrêté annulé. Compagnie rétablie à la contribution des portes et fenêtres.)

(*) Voy. 6 décembre 1890, même affaire, *Ann.* 1892, p. 688.

3ᵉ ESPÈCE. — *Sieur Clausse.*

. . . .

CONSIDÉRANT que, par suite de l'infirmité dont il est atteint, le sieur Clausse n'est pas en état d'exécuter les travaux nécessaires pour l'entreprise des chemins vicinaux et ne peut être considéré comme valide au sens de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836; qu'ainsi c'est à tort qu'il a été imposé et maintenu, pour l'année 1893, au rôle des prestations de la commune de Pont-les-Moulins, à raison de sa personne... (Arrêté annulé. Décharge.)

4ᵉ ESPÈCE. — *Ministre de l'agriculture contre Commune de Belcaire.*

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il ne résulte pas de l'instruction que les dégradations à raison desquelles une subvention spéciale a été mise à la charge de l'administration des forêts aient constitué des dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836; qu'ainsi le Ministre de l'agriculture est fondé à demander l'annulation de l'arrêté qui a mis ladite subvention et les frais à la charge de l'État... (Arrêté annulé. Décharge. Frais d'expertise et de tierce expertise mis à la charge de la commune de Belcaire.)

(Nº 122)

[15 juin 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Gorce.)

Attachements. — A défaut d'attachements réguliers le cube des déblais est fixé par les cotes relevées en cours d'exécution et les constatations des experts (II).

Mise en régie prononcée par le préfet sur le refus de l'entrepreneur de mettre des travaux non terminés en état de réception provisoire : régularité (IV).

Pont provisoire. — Décidé, par application du cahier des charges, que les frais de construction devaient en être supportés par l'entrepreneur, bien qu'un attachement ait été pris à raison

de ce travail et que le prix en ait été porté dans des décomptes mensuels (III).

Réclamations. — Délai. — Changement dans le mouvement des terres; absence de notification à l'entrepreneur de l'avant-métré rectificatif : recevabilité de la réclamation formée seulement en fin d'entreprise (I).

. . . .

I. EN CE QUI CONCERNE *la plus-value pour transports :*

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas contesté que l'avant-métré rectificatif indiquant le nouveau mouvement des terres n'a pas été notifié à l'entrepreneur, conformément à l'article 97 du cahier des charges et qu'ainsi l'entrepreneur n'a connu qu'en fin d'entreprise les conséquences résultant pour lui du changement apporté au cube des remblais, que par suite le ministre n'est pas fondé à soutenir que la demande du sieur Gorce n'est pas recevable comme ayant été formée plus de dix jours après la notification des attachements;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, par suite de la suppression d'une partie des remblais, les distances de transport ont été modifiées, et qu'il y a lieu de ce chef d'allouer au sieur Gorce une plus-value de 1.213f,66;

II. *En ce qui concerne le cube de rocher extrait de la tranchée de Larsy :*

Considérant qu'en l'absence d'attachements contradictoires régulièrement dressés en cours d'exécution et transcrits sur le carnet, les experts ont calculé le cube du rocher extrait de la tranchée de Larsy tant à l'aide des cotes relevées en cours d'exécution par le directeur des travaux que d'après les constatations faites par eux-mêmes sur les lieux; que le requérant n'établit pas qu'en fixant, conformément à leurs calculs, le cube à 2.050m3,37 au lieu de 1.407m3,93 portés au décompte le conseil de préfecture en ait fait une inexacte appréciation;

III. *En ce qui concerne le pont provisoire établi au kilomètre 15,79 :*

Considérant que le pont provisoire n'a été construit qu'en exécution de l'article 121 du cahier des charges et pour assurer la circulation interrompue par les travaux du sieur Gorce; que, d'autre côté, la circonstance qu'un attachement a été pris à raison de ce travail et que le prix en a été porté dans des décomptes mensuels n'est pas de nature à exonérer le requérant de sujétions résultant du cahier des charges;

IV. *En ce qui concerne les travaux exécutés en régie :*

Considérant qu'il résulte tant de l'instruction que d'un arrêté du conseil de préfecture de Saône-et-Loire en date du 5 février 1886, qu'au mois de juillet 1885 les travaux de l'entreprise du sieur Gorce n'étaient pas encore terminés et que sur le refus de cet entrepreneur régulièrement mis en demeure de mettre l'entreprise en état de réception provisoire il appartenait au préfet de prononcer par l'arrêté du 30 juillet 1885 la mise en régie; que, d'autre part, le sieur Gorce n'est pas fondé à prétendre que les travaux exécutés en régie n'étaient pas des travaux d'entretien ou de parachèvement dont le montant ne saurait être mis à sa charge, ni à soutenir par ce motif que la date de la réception provisoire devait être fixée au 23 juin 1885 et celle de la réception définitive au 23 juin 1886;

Sur les intérêts des intérêts :

... (Intérêts alloués à partir du 23 septembre 1887; capitalisés aux 23 septembre 1888, 28 avril 1890, 7 janvier 1892. L'État payera au sieur Gorce, en sus des sommes portées au décompte, 1.213f,66 à titre de plus-value pour transports. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire; intérêts capitalisés à nouveau aux 28 avril 1890 et 7 janvier 1892; dépens supportés pour un cinquième par l'État. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 123)

[15 juin 1894]

Travaux publics communaux. — Lycée. — Décompte. —
(Sieur Séret.)

Intérêts au taux légal des sommes dues à l'entrepreneur alloués à compter de l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive des travaux.

Quantités prescrites différant de plus d'un tiers des quantités portées au détail estimatif : allocation d'une indemnité par application du cahier des charges.

Référence du devis à un cahier des clauses et conditions générales : application du cahier des charges du 16 *novembre* 1866 *relatif aux travaux des ponts et chaussées produit par l'entrepreneur, faute par la ville de justifier de l'annexion au devis d'un autre document.*

Considérant que l'article 19 du devis porte que « l'entrepreneur est soumis en outre aux clauses et conditions générales annexées au présent devis » ; qu'il existe pour les travaux publics communaux dans la ville de Toulouse un cahier des clauses et conditions générales qui sont imposées aux entrepreneurs de ces travaux, et que la ville n'établit pas que le cahier produit par le sieur Séret ne soit pas celui qui a été annexé au devis de son entreprise et dont il réclame l'application; qu'en l'absence de toute disposition excluant cette application à son profit, cet entrepreneur est fondé à s'en prévaloir en tant que ces clauses et conditions générales peuvent se concilier avec les conditions particulières de son marché; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a refusé de lui appliquer leur article 32;

Considérant que, d'après cet article 32, lorsque les changements ordonnés ont pour résultat de modifier l'importance de certaines natures d'ouvrages, de telle sorte que les quantités prescrites diffèrent de plus d'un tiers en plus ou en moins des quantités portées au détail estimatif, l'entrepreneur peut présenter, en fin de compte, une demande en indemnité, basée sur le préjudice que lui auraient causé les modifications apportées à cet égard dans les prévisions du projet;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le requérant a dû fournir et mettre en œuvre 77.140 kilogrammes de fer chaudronné et 12.141 kilogrammes de fer forgé, alors que le marché ne prévoyait l'emploi que de 47.160 kilogrammes de fer chaudronné et de 1.280 kilogrammes de fer forgé; qu'ainsi les quantités fournies ont dépassé de plus d'un tiers les quantités prévues pour ces deux natures d'ouvrages et qu'il résulte de l'expertise que cette modification aux prévisions du marché a été préjudiciable à l'entrepreneur, les prix payés n'étant pas rémunérateurs;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'était dû aucune indemnité au sieur Séret et qu'il y a lieu, réformant son arrêté, d'allouer à cet entrepreneur la somme de 5.475f,30 fixée par les experts comme représentant la perte subie sur la fourniture et la mise en œuvre des quantités supplémentaires de fer chaudronné ou forgé;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction, notamment par l'expertise, qu'en ce qui concerne les fournitures faites dans la limite des quantités prévues au marché, l'entrepreneur n'a subi aucune sujétion extra contractuelle; qu'il n'a pas été ap-

porté de modifications au projet en ce qui concerne les portes en fer et les rampes d'escaliers: que, dès lors, les réclamations du sieur Séret relatives au règlement de ces travaux ont été à bon droit rejetées par le conseil de préfecture;

En ce qui concerne les ouvrages en fonte, les paumelles, les crémones, les fiches et les serrures :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les modifications apportés au projet primitif en ce qui touche les diverses natures d'ouvrages n'ont pas causé de préjudice à l'entrepreneur; que, dès lors, il ne lui est dû aucune indemnité;

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise « si l'entrepreneur ne peut être entièrement soldé dans les trois mois qui suivent la réception définitive régulièrement constatée il a droit, à partir de l'expiration de ce délai de trois mois, à des intérêts calculés d'après le taux légal, pour la somme qui lui reste due; que les intérêts des sommes restant dues par la ville au sieur Séret doivent donc, par application dudit article, être alloués à cet entrepreneur à partir du 19 mars 1889, la réception définitive ayant eu lieu le 19 décembre 1888;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il doit être fait droit à la demande présentée devant le conseil de préfecture le 29 juillet 1890, date à laquelle les intérêts étaient dus depuis plus d'une année; mais qu'il y a lieu de rejeter les demandes d'intérêts des intérêts présentées les 12 janvier 1889, 18 septembre et 9 décembre 1890, les intérêts dus par la ville n'étant pas échus depuis plus d'un an à aucune de ces dates;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il convient de les mettre pour trois quarts à la charge de la ville et pour le surplus à la charge de l'entrepreneur... (La ville payera au sieur Séret en sus du montant du décompte la somme de 5.475f,30. Intérêts alloués à partir du 19 mars 1889 du solde restant dû par la ville au sieur Seret, y compris le montant de la retenue de garantie et l'indemnité allouée par la présente décision, capitalisés à partir du 29 juillet 1890. Frais d'expertise mis pour trois quarts à la charge de la ville et pour un quart à la charge du sieur Séret. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête du sieur Séret rejeté. Ville condamnée aux dépens.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 124)

[26 mai 1894]

Travaux publics. — Communes. — Adduction d'eaux de source. — Autorisation irrégulière. — Dommages. — Compétence. — Conflit. — (Sieur de Gasté contre hospices de Bagnols.)

Lorsque des travaux ont été entrepris dans un but d'utilité publique, en vertu de délibérations des conseils compétents, suivies de décisions préfectorales approbatives des dépenses, la circonstance que le décret déclaratif d'utilité publique n'est intervenu qu'après l'exécution partielle des travaux ne peut pas modifier le caractère public des travaux (*).

Lorsqu'il n'y a ni dépossession du fonds, ni voie de fait sur l'immeuble, l'autorité judiciaire ne peut pas retenir l'affaire en qualifiant le droit à l'usage de l'eau de « droit de propriété ou de servitude sur des eaux susceptibles d'expropriation ». On ne conçoit pas en effet l'expropriation d'une res nullius *et, d'autre part, on ne peut exproprier une servitude envisagée isolément* (**).

Conflits. — Procédure. — Les dates portées dans un extrait du registre de mouvement, lorsqu'elles sont en désaccord avec celles portées au registre de mouvement et qu'en outre elles sont reconnues inexactes, ne peuvent entraîner l'annulation d'un arrêté de conflit formé dans le délai légal.

VU L'ARRÊTÉ, en date du 15 février 1894, par lequel le préfet du département du Gard a élevé le conflit d'attribution dans

(*) 18 février 1893, Trib. confl., *Dubois* et *Saint-Père*, p. 156.

(**) 16 décembre 1850, Trib. confl., d'Espagnet (p. 944). — 26 avril 1865, Cass. civ., préfet du Calvados, Sirey, 1865, 1, 210. — 27 janvier 1868, *Horliac*, Sirey, 1, 213 et la note. — 28 février 1890, *Charreau*, *Ann.* 1892, p. 226.

l'instance pendante devant la cour d'appel de Nîmes entre les consorts de Gasté, d'une part, et 1° les hospices de Bagnols-sur-Cèze; 2° les sieurs Guittard et Rigal, d'autre part, mais seulement en ce qui touche le chef de demande résultant de conclusions additionnelles prises en cours d'instance et tendant à l'allocation de dommages-intérêts, à raison de dommages causé à la propriété des demandeurs pour l'exécution de travaux publics ayant pour objet le captage et l'adduction dans la commune de Bagnols d'une partie des eaux du ruisseau de Pourpré;

Vu les délibérations de la commission administrative des hospices et du conseil municipal de Bagnols relatives auxdits travaux, les décisions préfectorales approuvant la dépense ainsi que les devis et plans, et le décret en date du 4 septembre 1891, déclarant l'utilité publique de ces travaux;

Vu l'exploit, en date du 10 juin 1890, contenant assignation par le sieur de Gasté devant le tribunal civil d'Uzès aux sieurs Quittard et Rigal, à l'effet d'entendre dire qu'ils n'ont jamais eu le droit de disposer de la source alimentant le ruisseau du Pourpré qui a fait l'objet du contrat intervenu entre eux et les hospices de Bagnols, voir déclarer, en conséquence, ledit contrat nul et de nul effet;

Vu l'exploit, en date du 17 octobre 1890, contenant assignation aux mêmes fins par de Gasté au maire de Bagnols, pris en sa qualité de président de la commission administrative des hospices de cette commune;

Vu les conclusions du demandeur fondant son action sur un droit exclusif à l'usage de la totalité des eaux de Pourpré, droit qu'il tiendrait non seulement de sa qualité de propriétaire riverain, mais encore d'un titre remontant à 1704;

Vu les conclusions des défendeurs prétendant que les eaux, objet du litige, ne font pas partie des eaux du Pourpré et proviennent d'un fonds riverain leur appartenant; lesdites conclusions tendant au rejet de la demande;

Vu les conclusions additionnelles, prises par la veuve et par les représentants du sieur de Gasté, décédé, tendant à la condamnation des hospices de Bagnols et consorts à 22.500 francs de dommages-intérêts, à raison du dommage causé à leur propriété par les travaux effectués;

Vu les conclusions des défendeurs tendant à l'incompétence de la juridiction civile, mais seulement en ce qui touche le chef de demande relatif à la réparation du dommage causé par l'exécution des travaux;

Vu le jugement du 10 mai 1893, par lequel le tribunal d'Uzès rejette cette exception d'incompétence, par les motifs qu'il s'agit d'une contestation au sujet d'un droit de propriété sur des eaux litigieuses; que le tribunal a été saisi bien avant le décret qui a déclaré l'utilité publique des travaux; que ces travaux ont été exécutés sans payement ou consignation d'une indemnité préalable et qu'ils constituent un quasi-délit dont la connaissance, au point de vue dommageable, est de la compétence exclusive des tribunaux civils;

Vu le déclinatoire présenté, le 27 décembre 1893, par le préfet du département du Gard devant la cour d'appel de Nîmes et tendant à l'incompétence de la juridiction civile, attendu qu'il s'agit d'une demande en réparation d'un dommage permanent causé par l'exécution de travaux publics et qu'aux termes de l'article 4, paragraphe 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII, les demandes de cette nature doivent être portées devant le conseil de préfecture;

Vu l'arrêt de la cour d'appel de Nîmes, du 24 janvier 1894, qui rejette le déclinatoire et confirme le jugement de compétence, « attendu que les faits qui motivent la demande de dommages-« intérêts ne constitueraient pas pour les hoirs de Gasté une « simple réduction dans la jouissance de leur immeuble, mais « une véritable dépossession d'un droit de propriété ou de servi-« tude qu'ils revendiquent sur les eaux détournées, dépossession « qui n'aurait pu être accomplie qu'après expropriation dans les « formes et les conditions de la loi, et qu'à défaut d'une expro-« priation pour cause d'utilité publique, la demande en dom-« mages-intérêts ne pouvait être portée que devant les tribunaux « civils »;

Vu (pièces de procédure);

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, article 13, et celle du 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4, paragraphe 3;

Sur la recevabilité *de l'arrêté de conflit :*

Considérant que, si l'extrait joint à la procédure du registre de mouvement tenu au parquet de la cour d'appel de Nîmes indique la date du 30 janvier 1894 comme celle du jour où l'envoi prescrit par l'article 7 de l'ordonnance du 1er juin 1828 a été fait au préfet du Gard, et la date du 18 février comme celle du dépôt au greffe de la cour de l'arrêté de conflit, il résulte des documents de la cause et notamment d'une lettre du procureur

général près la cour d'appel de Nîmes, en date du 8 mai 1894, confirmée par une copie certifiée conforme de la dépêche qui accompagnait l'envoi au préfet et par le récépissé de dépôt délivré par le greffier de la cour, que ces dates, inscrites par un copiste négligent sur ledit extrait, ne sont pas celles portées au registre de mouvement, lequel constate en réalité que l'envoi de l'arrêt au préfet a eu lieu le 2 février et le dépôt au greffe de l'arrêté de conflit, le 16 du même mois; que cet arrêté est donc recevable;

AU FOND :

Considérant que la demande formée par les consorts de Gasté, dans le dernier état de leurs conclusions, tend à obtenir des dommages-intérêts à raison du préjudice résultant pour leur propriété de l'exécution de travaux entrepris par les hospices de Bagnols sur le lit du ruisseau du Pourpré et sur deux parcelles riveraines de ce cours d'eau appartenant auxdits hospices, pour le captage et l'adduction à Bagnols des eaux d'une source qui, suivant la prétention des demandeurs, aurait son siège dans le lit même du Pourpré avec lequel elle se confondrait et non sur le terrain des hospices;

Considérant qu'il n'est pas contesté que ces travaux aient été exécutés dans un but d'utilité publique; qu'ils n'ont été entrepris qu'en vertu de délibérations de la commission administrative des hospices et du conseil municipal de Bagnols suivies de décisions préfectorales approuvant la dépense; que, de plus, ils ont été déclarés d'utilité publique par décret du 4 septembre 1891, et que la circonstance que ce décret et les formalités administratives qui l'on précédé ne sont intervenus qu'après l'exécution partielle desdits travaux ne saurait en modifier la nature;

Considérant que ces travaux n'ont entraîné la dépossession d'aucune partie de la propriété des consorts de Gasté, laquelle est située en aval du point où la prise d'eau a été pratiquée; qu'aucune voie de fait n'a été commise sur leur immeuble; que, dès lors, et quelle que soit la décision de l'autorité judiciaire, seule compétente pour statuer sur le point de savoir si la source dont les eaux ont été captees et détournées a son siège sur le terrain des hospices ou dans le lit du Pourpré, ainsi que sur la nature et l'étendue du droit prétendu par les demandeurs, non sur le lit même de ce cours d'eau, mais sur les eaux qui y coulent, l'atteinte que l'exécution des travaux a portée à ce droit, lequel ne saurait constituer en aucun cas un droit de propriété proprement dit, quelle que soit la qualification qui lui a été

donnée dans la procédure, ne peut légalement constituer qu'un dommage permanent dont la réparation, lorsqu'elle est demandée par voie d'action principale et indépendamment de toute expropriation du fonds, est du ressort de la juridiction administrative; que la demande en dommages-intérêts formée par les consorts de Gasté devait donc, par application de l'article 4, paragraphe 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII, être portée devant le conseil de préfecture, et que c'est à tort que la Cour d'appel de Nîmes s'est déclarée compétente pour statuer sur ce chef... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus, en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision, les conclusions prises en cours d'instance par les parties, le jugement du tribunal civil d'Uzès du 10 mai 1893, l'acte d'appel et l'arrêt de la Cour d'appel de Nîmes du 24 janvier 1894).

(N° 125)

[26 mai 1894]

Travaux publics. — Enclave. Passage. — Garantie. — Dommages. — Compétence. — Conflit. — (Sieur Redor contre sieur Hervé et l'État.)

Lorsqu'un propriétaire soutient que, par suite de la création d'un travail public, sa parcelle s'est trouvée enclavée, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de dire s'il y a enclave et si le passage doit s'effectuer sur un terrain domanial ou sur celui d'un particulier.

Mais l'autorité judiciaire n'a pas pu, sous prétexte que l'action en garantie contre l'État était l'accessoire de la question principale, se déclarer compétente pour statuer sur l'indemnité qui pourrait être due par l'État au cas où il serait reconnu que, par suite du travail public, le passage doit s'exercer sur la parcelle d'un voisin. — Il s agit d'un dommage et l'action en garantie quand elle s'exerce contre l'État n'est pas nécessairement soumise à la même juridiction que l'action principale (*).

(*) 10 mai 1890, commune d'Uvernet, p. 486; — 25 janvier 1870, *Planque et Papelardet*, 1873, 1er suppl., p. 46 (*Trib. des confl.*).

Procédure des conflits. — Le préfet agissant comme puissance publique n'a pas pu, à raison du rejet de son déclinatoire, être condamné aux dépens (*).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 20 février 1894, par lequel le préfet du département de la Loire-Inférieure a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant le tribunal civil de Nantes entre le sieur Redor, les consorts Hervé et l'État ;

Vu l'exploit, en date du 4 mars 1892, par lequel le sieur Louis Redor a assigné le sieur Jules Hervé devant le tribunal civil de Nantes pour voir, dire et juger qu'il n'a aucun droit de passage sur les immeubles du demandeur sis commune de Bouguenais, s'entendre faire défense d'y passer à l'avenir, à peine de 100 fr. de dommages-intérêts par chaque contravention et, pour le préjudice déjà causé, s'entendre condamner en 500 francs de dommages-intérêts ;

Vu les conclusions des consorts Hervé tendant à ce qu'il soit jugé qu'ils ont droit de passer sur la propriété du sieur Redor, soit, au principal, sans indemnité, soit au subsidiaire, en payant une indemnité à fixer par experts ;

..... Vu le mémoire en déclinatoire présenté le 8 décembre 1893 par le préfet de la Loire-Inférieure, déclarant agir en vertu de l'ordonnance du 1er juin 1828, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal, attendu que, si l'État peut être appelé en garantie à raison des modifications apportées à l'ancien état des lieux par la construction d'une digue, il s'agit là de dommages résultant de l'exécution de travaux publics, dont la connaissance est attribuée à la juridiction administrative par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, renvoyer l'affaire devant le conseil de préfecture ;

Vu le jugement, en date du 5 février 1894, par lequel le tribunal de Nantes, attendu que si, en cas d'enclave causé par son fait, la responsabilité de l'État peut être engagée indirectement et par voie récursoire, cette question d'indemnité n'est que l'accessoire de la question principale compétemment soumise au juge civil et doit en conséquence suivre la même compétence, rejette le déclinatoire et condamne l'État aux dépens ;

. . . .

(*) Jurisprudence constante : 12 décembre 1868, Conseil d'État, *Clément*, *Ann.* 1869, p. 1060 ; — 26 juillet 1873, *Trib. confl.*, *Pelletier*, 1er suppl., p. 118 ; — 29 novembre 1884, *Jacquinot* (voir la note, p. 854 et sq.) ; — 25 juin 1887, Malboz et Teyssier, *Ann.* 1868, p. 271 ; — 9 mai 1891, *Lebel*, *Ann.* 1892, p. 1070 ; 25 février 1893, Lhopitallier, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 182.

CONSIDÉRANT que, sur l'instance introduite par le sieur Redor à l'effet de faire interdire aux consorts Hervé de passer sur sa propriété et de les faire condamner, pour le préjudice déjà causé, à 500 francs de dommages-intérêts, les défendeurs ont pris des conclusions tendant à faire décider que, leurs parcelles étant enclavées, ils avaient droit de passer sur la propriété du sieur Redor sans indemnité et subsidiairement moyennant le payement d'une indemnité à fixer par experts ; que, par jugement du 21 mars 1893, le tribunal de Nantes, attendu que les parties sont contraintes en fait sur le point de savoir si le passage peut s'exercer par un terrain domanial ou seulement par la propriété du sieur Redor et qu'il s'agit, en outre, de rechercher si la construction d'une digue en Loire a mis les parcelles des consorts Hervé à l'état d'enclave, a ordonné la mise en cause de l'État et chargé des experts de constater si, par suite des travaux de l'État, il n'y a aucune issue ou seulement une issue insuffisante pour l'exploitation desdites parcelles et, au cas où l'enclave serait établie, d'indiquer le mode de passage le moins préjudiciable, d'évaluer l'indemnité qui pourrait être due et de donner leur avis sur le point de savoir qui doit la supporter ;

Considérant que, par exploit du 21 novembre 1893, le sieur Redor a assigné l'État en déclaration de jugement commun et à l'effet de le faire condamner, en tant que de besoin, au payement des dommages-intérêts réclamés des consorts Hervé ;

Considérant qu'en cet état de la procédure, le tribunal se trouvait saisi d'une demande formée à la fois contre les consorts Hervé et l'État, mais comprenant des chefs distincts qui, au point de vue de la compétence, doivent être appréciés séparément ;

Considérant que le litige en tant qu'il porte sur le point de savoir si les parcelles des consorts Hervé sont enclavées et par quelle voie, en ce cas, doit s'exercer le passage, ne soulève au regard tant des consorts Hervé que du domaine de l'État, que des questions de droit civil, de la compétence de l'autorité judiciaire ;

Mais considérant que la demande en indemnité dirigée contre l'État tend à le faire déclarer responsable du dommage qu'éprouverait le sieur Redor s'il était reconnu que, par suite de la construction d'une digue en Loire, l'exploitation des parcelles des consorts Hervé ne pourrait plus se faire que par sa propriété ; qu'il s'agit donc d'apprécier les conséquences dommageables de la construction d'un ouvrage public et que cette

question est de celles dont il appartient au conseil de préfecture de connaître par application de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que de tout ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de confirmer l'arrêté de conflit seulement en ce qui concerne la demande en indemnité formée contre l'État;

Considérant qu'en rejetant le déclinatoire, le tribunal a condamné l'État aux dépens; que ce n'est pas au nom de l'État, mais comme représentant de la puissance publique et en vertu de l'ordonnance du 1er juin 1828 que le préfet a agi dans l'instance; qu'ainsi aucune condamnation aux dépens ne pouvait être prononcée soit contre l'État, soit contre le préfet, à raison du rejet du déclinatoire... (Arrêté de conflit confirmé, mais seulement en ce qui concerne la demande en indemnité formée contre l'État. Sont considérés comme non avenue, en ce qu'ils ont de contraire à la disposition qui précède, le jugement du tribunal civil de Nantes du 21 mars 1893, l'exploit d'assignation du 21 novembre 1893 et le jugement du 5 février 1894. Est également considérée comme non avenue la disposition de ce dernier jugement, qui condamne l'État aux dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 126)

[6 novembre 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Ligne de tramways. — Modification du tracé. — Changement important. — Décret nouveau, enquête, arrêté de classement (Nécessité d'un). — (Sieur Genelot.)

Lorsqu'un décret a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways, aucun changement ne saurait être apporté au tracé, si, par son importance, cette déviation imprévue dépasse les proportions d'une modification de détail.

En un tel cas une décision du Ministre des travaux publics ne suffit pas; ce changement ne peut être opéré qu'en vertu d'un décret nouveau, après enquête et arrêté de classement.

En conséquence doit être annulé tout jugement qui, en l'absence de ces conditions substantielles, prononce l'expropriation.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'un décret du 23 juillet 1892 a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Fontaine-Française et Mornay (Côte-d'Or) sur la route nationale n° 8, avec cinq déviations déterminées en dehors de ladite route; que, postérieurement, sans décret nouveau déclarant l'utilité publique, sans enquête et sans arrêté de classement, une décision du Ministre des travaux publics, en date du 30 juin 1893, a autorisé une déviation par Saint-Seine et Mornay, non prévue dans le décret du 23 juillet 1892;

Attendu qu'à raison de son importance relativement à la longueur du parcours total, la déviation nouvelle ne pouvait pas

être considérée comme une simple modification de détail technique, mais qu'elle constituait un véritable changement apporté au tracé primitif; qu'elle devait donc, conformément aux principes de la loi du 3 mai 1841 et aux dispositions de la loi du 11 juin 1880, être autorisée par décret après enquête et avec arrêté de classement; que ces conditions étaient substantielles, qu'elles n'ont pas été remplies et qu'il appartenait au tribunal d'en vérifier l'accomplissement;

Attendu qu'en prononçant, néanmoins, dans ces circonstances, l'expropriation des parcelles nécessaires à l'établissement de la déviation litigieuse, le jugement attaqué a violé les textes ci-dessus visés;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 127)

[21 novembre 1893]

Expropriation pour utilité publique. — Propriétaire. — Procédure. — Motrice cadastrale. — Notification. — Acquiescement. — (Sieurs Rougemont.)

En l'absence de notification au propriétaire du jugement qui prononce l'expropriation, le délai imparti par la loi pour le pourvoi contre ce jugement ne court pas au regard de l'exproprié.

Le fait de comparaître devant le jury ne constitue pas un acquiescement au jugement, lorsque l'exproprié comparant a, avant toute plaidoirie, expressément réservé de se pourvoir contre ce jugement, et qu'il lui en a été donné acte.

L'expropriant est tenu de faire prononcer l'expropriation contre le propriétaire auquel il a reconnu cette qualité et fait notifier le jugement, même quand le nom de ce propriétaire n'est pas inscrit à la matrice cadastrale.

La Cour,

. . . .

Sur la première fin de non-recevoir tirée de la tardiveté du pourvoi;

Attendu que le jugement attaqué n'ayant pas été notifié aux frères Rougemont, le délai du pourvoi n'a pu courir contre eux;

Sur la seconde fin de non recevoir, tirée de l'acquiescement des demendeurs au jugement attaqué;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal des opérations qu'avant toute plaidoirie les frères Rougemont ont déposé des conclusions tendant à ce qu'il leur fût donné acte de ce qu'ils ne comparaissaient devant le jury que sous la réserve la plus expresse de se pourvoir en cassation contre le jugement d'expropriation en tant qu'il n'avait pas été prononcé contre eux en leur qualité de seuls propriétaires de l'immeuble exproprié, de quoi il leur a été donné acte; qu'en présence de ces réserves, le concours des frères Rougemont aux opérations du jury n'a pu constituer un acquiescement au jugement attaqué et les rendre non recevables dans leur pourvoi;

Rejette ces deux fins de non-recevoir;

Au fond sur le moyen unique de pourvoi :

Vu l'article 15 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte de cet article que tout jugement d'expropriation pour utilité publique doit, sous peine d'encourir la nullité édictée par l'article 20 de la loi susvisée, contenir les noms des propriétaires à l'égard desquels il est rendu; que si l'expropriation est régulièrement suivie et prononcée, en principe, contre celui dont le nom est signalé à l'expropriant par l'inscription sur la matrice des rôles, cette règle cesse d'être applicable au cas où, avant le jugement d'expropriation, le propriétaire véritable de l'immeuble exproprié s'est fait connaître à l'expropriant et l'a mis en mesure d'agir contre lui qu'en ce cas, c'est le nom de ce dernier qui doit régulièrement figurer à la procédure et au jugement;

Attendu qu'il résulte des documents produits intervenus antérieurement au jugement d'expropriation que, dans la cause, la commune d'Arane a reconnu les frères Rougemont comme propriétaires de la parcelle indiquée à la matrice cadastrale sous le nom d'Alex Jean-Elie, ainsi qu'il est établi tant par la procédure en folle enchère suivie contre eux par la commune expropriante relativement à cette parcelle que par les offres qu'elle leur a faites pour l'acquisition amiable de ce fonds; que, dès lors, ce n'était pas contre Alex, mais bien contre les frères Rougemont que la commune devait faire prononcer l'expropriation, et que c'était également à eux qu'elle devait notifier le jugement conformément à l'article 15 susvisé; qu'en omettant de procéder ainsi, la commune expropriante a violé ledit article;

Par ces motifs, donnant défaut contre le sieur Alex, casse, etc.

(N° 128)

[4 décembre 1894]

Chemins de fer. — Bagages. — Retard. — Réseau français. — Réseau étranger. — Parcours. — Indemnité. — Règlement accepté. — (Époux Schulz).

La clause des règlements d'une compagnie étrangère de chemins de fer portant qu'en cas de retard dans la livraison des bagages, le voyageur n'aura jamais droit à une indemnité supérieure à tant par kilogramme et par jour, est applicable au voyageur qui a traité avec une compagnie française pour un parcours devant se continuer sur le réseau de la compagnie étrangère, et qui a accepté les clauses des règlements de cette dernière, alors, d'ailleurs, que le retard dans la livraison des bagages est imputable à la compagnie étrangère et résulte d'un fait qui s'est produit sur son réseau.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre les époux Schulz et statuant au fond;

Vu les articles 1134 du Code civil et 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu qu'il est constant, en fait, et non contesté que la faute, ayant occasionné le retard dont se plaignent les époux Schulz, s'est accomplie sur le réseau de la compagnie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et n'est imputable qu'à celle-ci; qu'il n'est pas contesté que, suivant les énonciations formelles des billets de place et du bulletin de bagages délivrés aux époux Schulz par la compagnie de l'Est, à Belfort pour Baden (Suisse) *via* Petit-Croix, le transport de leurs personnes et de leurs colis devaient avoir lieu « sur chaque territoire conformément aux lois et règlements en vigueur »;

Attendu que, parmi les conditions des règlements des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, figure l'article 31, portant que : « En cas d'inobservation du délai de livraison, l'indemnité à payer pour le dommage causé, le cas échéant et dont il sera justifié, ne peut être supérieure à $0^{f},20$ de mark par kilogramme de bagage non livré et par jour de retard, jusqu'au moment où le bagage doit être considéré comme perdu » ;

Attendu qu'en refusant, dans ces circonstances, d'appliquer ledit article 31 des règlements des chemins de fer d'Alsace-Lorraine que les époux Schulz avaient acceptés et qui, par l'effet de la convention, étaient devenus la loi des parties, et en condamnant la compagnie des chemins de fer de l'Est à payer aux époux Schulz une indemnité supérieure par kilogramme et par jour de retard, sous le seul prétexte « qu'elle se présentait seule à la barre et que c'était à elle seule que les demandeurs pouvaient s'adresser pour obtenir réparation du préjudice causé », le jugement attaqué a violé les dispositions ci-dessus visées;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 129)

[11 décembre 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Jugement. — Production des pièces. — Insuffisance. — (Commune de Tilly).

Le jugement qui ordonne l'expropriation n'est régulier qu'autant qu'il constate que toutes les formalités (prescrites par les articles 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841) ont été accomplies et que les pièces justificatives ont été produites devant le tribunal et appréciées par lui.

Le vœu de la loi n'est pas rempli, si le jugement se borne à viser, par voie de référence, la requête du ministère public, alors surtout que cette requête porte que « les formalités ont été remplies », sans même les énumérer.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi;

Vu l'article 14 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que tout jugement prononçant une expropriation pour cause d'utilité doit être précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi, et que, dès lors, il ne peut être régulier qu'autant qu'il contient la preuve de la vérification de ces formalités et la constatation de leur accomplissement;

Attendu que le jugement attaqué déclare que, dans la cause, « toutes les formalités prescrites par la loi ont été remplies »,

qu'il se borne à mentionner comme ayant été produits devant le tribunal et vérifiés par lui le plan parcellaire annexé au jugement d'expropriation et « les pièces jointes » au réquisitoire du ministère public; mais que ce réquisitoire lui-même, après avoir visé seulement le décret d'utilité publique et l'arrêté préfectoral de cessibilité, ajoute simplement: « Vu les pièces constatant que les formalités prescrites par l'article 2 du titre 1er et par le titre 2 de la loi de 1841 ont été remplies »;

Attendu que cette dernière mention est sans précision et n'atteste pas, d'une manière suffisante, la production des pièces exigées par les articles 5, 6, 7 et 12 de la loi du 3 mai 1841; que par suite, le jugement attaqué ne contient pas la preuve de la vérification faite par le tribunal de l'accomplissement des formalités substantielles de l'enquête;

En quoi ledit jugement a violé les articles susvisés;

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen, casse, etc.

(Chambre criminelle)

(N° 130)

[13 juillet 1894]

Voirie. — Construction sans autorisation. — Démolition des travaux. — (Sieur Jean Hocquelet.)

Le fait seul d'avoir construit sans autorisation sur ou joignant la voie publique urbaine constitue une contravention tombant sous l'application de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal. Mais la démolition des travaux irrégulièrement faits ne peut être ordonnée que si ces travaux ont eu lieu en contravention à un plan d'alignement légalement approuvé.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'édit de décembre 1607 et de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le tribunal, après avoir reconnu l'existence de la contravention et

avoir prononcé la peine de l'amende, s'est refusé à ordonner la démolition du mur construit sans autorisation;

Vu l'édit et l'article susvisés;

Attendu que si le fait seul d'avoir construit sans autorisation sur ou joignant la voie publique urbaine constitue une contravention tombant sous l'application de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal, la démolition des travaux irrégulièrement faits ne peut être ordonnée qu'autant que ces travaux ont eu lieu en contravention à un plan d'alignement légalement approuvé; qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que la rue où Hocquelet a construit son mur ne figure pas sur le plan d'alignement des voies urbaines de la ville de Libourne; que, d'ailleurs, il ne résulte pas de ces mêmes constatations que Hocquelet ait par ladite construction empiété sur la voie publique classée et délimitée;

Attendu, dès lors, qu'en refusant d'ordonner la démolition des travaux ainsi faits, le jugement attaqué, loin de violer les dispositions de l'édit de 1607 et l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en a fait une juste et saine application;

Par ces motifs. Rejette, etc.

(N° 131)

[21 juillet 1891]

Voirie. — Construction sans autorisation. — Démolition de travaux irrégulièrement faits. — (Sieur Roubineau.)

Le fait seul d'avoir construit sans autorisation sur ou joignant la voie publique urbaine constitue une contravention tombant sous l'application de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal.

Mais la démolition des travaux irrégulièrement faits ne peut être ordonnée que si ces travaux ont eu lieu en contravention à un plan d'alignement légalement approuvé.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'édit de décembre 1607 et de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le tribunal, après avoir reconnu l'existence de la contravention et avoir prononcé la peine de l'amende, a refusé d'ordonner la démolition du mur construit sans autorisation;

Attendu que, si le fait seul d'avoir construit sans autorisation sur ou joignant la voie publique urbaine constitue une contravention tombant sous l'application de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal, la démolition des travaux irrégulièrement faits ne peut être ordonnée qu'autant que ces travaux ont eu lieu en contravention à un plan d'alignement légalement approuvé; qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que la rue le long de laquelle Roubineau a construit deux murs de clôture ne figure pas sur le plan d'alignement des voies urbaines; que, d'ailleurs, il ne résulte pas de ces mêmes constatations que Roubineau ait, par lesdites constructions, empiété sur la voie publique classée et délimitée;

Attendu, dès lors, qu'en refusant d'ordonner la démolition des travaux ainsi faits, le jugement attaqué, loin de violer les dispositions de l'édit de 1607 et de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en a fait une juste et saine interprétation. Rejette, etc.

(N° 132)

[26 juillet 1894]

Voie publique. — Sentier. — Caractère public. — Motifs suffisants. — (Sieur Jougla.)

Est suffisamment motivée la décision qui attribue à un sentier un caractère public, après enquête, en se fondant sur la direction et l'utilité de ce sentier, sur l'usage effectif généralement et continuellement exercé par les habitants depuis de longues années, et sur des actes de voirie et de surveillance de l'autorité municipale.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen de cassation dans ses deux branches et pris de la violation des articles 471, n° 4, 479, n° 11, du Code pénal, 163 du Code d'instruction criminelle, ainsi que de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Sur la première branche :

Défaut d'examen des titres de propriété produits par le demandeur en cassation;

Attendu que Jougla, cité devant le tribunal de police de Nar-

bonne pour avoir embarrassé, au moyen d'une barrière, un sentier rural, ayant d'abord excipé de la *propriété* de ce chemin, a été, par un premier jugement, renvoyé à fins civiles pour être statué sur la question de propriété;

Que, cité de nouveau, après l'expiration du délai, sans avoir justifié de ses diligences; l'inculpé a excipé de la *non-publicité* du sentier litigieux;

Que la question de propriété étant écartée, le tribunal de police de Narbonne et, en appel, le tribunal correctionnel n'avaient plus à examiner les titres de propriété du demandeur et qu'en surséant à l'exécution de la condamnation prononcée à 1 franc d'amende, dans les termes de l'article 182 du Code forestier, le juge d'appel a fait tout ce qu'il devait faire au sujet de la production des titres de propriété invoqués par l'inculpé et n'a, en rien, pu violer les articles susvisés;

Sur la deuxième branche :

Violation des mêmes articles en ce qui touche la question de publicité du chemin;

Attendu qu'après un transport sur les lieux, le tribunal de police a déclaré la publicité du sentier; que sur l'appel de ce jugement, le tribunal correctionnel de Narbonne a maintenu au sentier son caractère public, après enquête, en se fondant sur la direction et l'utilité de ce sentier, sur l'usage effectif généralement et continuellement exercé par les habitants depuis de longues années, sur des actes de voirie et de surveillance de l'autorité municipale;

Qu'en statuant ainsi, le tribunal correctionnel de Narbonne, d'après les résultats de l'instruction, a souverainement statué sur une question de sa compétence; que sa décision est motivée et ne saurait être critiquée devant la Cour de cassation.

Rejette, etc.

(N° 133)

[3 août 1894]

I. *Voirie.* — 1° *Chemin.* — *Publicité.* — *Procès-verbal.* — 2° *Jugement.* — *Motifs suffisants.* — II. *Jugements et arrêts.* — *Insuffisance de preuves.* — (Sieur Langlois.)

I. 1° *Les procès-verbaux ne font foi jusqu'à preuve contraire*

que des faits matériels constatés et non des appréciations qui y sont contenues. Par suite, la mention inscrite dans un procès-verbal qu'un chemin est public ne fait pas foi en justice.

2° *Le jugement de police qui déclare qu'il incombe au ministère public de prouver la publicité du chemin, au sujet duquel la contravention est relevée, et constate que le ministère public ne rapporte pas cette preuve, est suffisamment motivé pour justifier le rejet des preuves pouvant résulter du procès-verbal relativement à la publicité déniée par le prévenu.*

II. *Le juge de police n'est pas tenu de suppléer d'office à l'insuffisance des preuves produites par le prévention.*

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation de l'article 471, n° 4, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué a dénié au ravin, au sujet duquel la contravention a été relevée, le caractère de voie publique, par ce motif qu'il n'est ni un chemin vicinal ni un chemin rural reconnu, conformément aux prescriptions de la loi du 20 août 1881 ;

Attendu que Langlois était poursuivi pour avoir établi un barrage sur un ravin constituant un chemin public de la commune de Bailly-en-Rivière ;

Qu'il n'apparaît d'aucun motif du jugement attaqué que le tribunal de police ait relaxé Langlois, parce que ledit ravin n'est ni un chemin vicinal ni un chemin rural, ayant été l'objet d'un arrêté de reconnaissance ;

Que le jugement attaqué déclare que la contravention poursuivie ne peut exister que si le ravin, sur lequel le barrage a été placé, est un chemin affecté à l'usage du public ; que la publicité du chemin étant déniée par l'inculpé, le ministère public avait l'obligation d'en faire la preuve ;

Que le procès-verbal constatant la contravention ne faisant pas, suivant lui, foi de cette publicité, le tribunal de police a prononcé la relaxe de Langlois, par ce motif que le ministère public ne rapportait pas la preuve d'un élément essentiel de la contravention ;

Que ce premier moyen doit donc être rejeté comme manquant en fait ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué

aurait méconnu la foi due au procès-verbal constatant la contravention :

Attendu que le procès-verbal du garde champêtre énonce que le ravin, sur lequel a été établi le barrage incriminé, sert, de temps immémorial, de voie publique et sert au passage des fermiers et de leurs bestiaux, pour les besoins de l'exploitation des terres qui le bordent au delà de la propriété de Langlois; que ce procès-verbal énonce, en outre, qu'au mois de mars 1893, Langlois ayant placé un premier barrage sur ledit ravin, le barrage avait été enlevé sur une injonction du garde champêtre;

Attendu que ces énonciations ne constituent que des appréciations personnelles au rédacteur du procès-verbal ou de simples renseignements; que ni les unes ni les autres ne pouvaient lier le juge, les procès-verbaux en cette matière ne faisant foi, jusqu'à preuve contraire, que des faits matériels dont les agents rédacteurs ont personnellement reconnu l'existence; que, dès lors, en se refusant à voir dans le procès-verbal la preuve de la publicité contestée, le jugement attaqué n'a point méconnu la foi qui lui était due, ni par suite violé l'article 154 du Code d'instruction criminelle ;

Sur le troisième moyen, pris de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué aurait rejeté les preuves résultant du procès-verbal, constatant la contravention sans donner de motifs à l'appui de ce rejet, et s'est refusé à reconnaître au ravin, au sujet duquel la contravention a été relevée, le caractère de voie publique, sans ordonner aucune mesure d'instruction propre à établir ce caractère :

Sur la première branche du moyen :

Attendu que le jugement attaqué, après avoir rappelé que les procès-verbaux font foi, jusqu'à preuve contraire, seulement des faits matériels qu'ils constatent, et non des appréciations qui y sont contenues, et que notamment la mention inscrite dans un procès-verbal qu'un chemin est public, ne fait pas foi en justice, a déclaré qu'au ministère public incombait la charge de prouver la publicité du chemin, au sujet duquel la contravention était relevée, et constaté que le ministère public ne rapportait pas cette preuve ;

Que ces motifs sont suffisants pour justifier le rejet des preuves pouvant résulter du procès-verbal, relativement à la publicité déniée par le prévenu ;

Sur la deuxième branche :

Attendu que le ministère public avait l'obligation de prouver

l'existence de la contravention dont il poursuivait la répression; qu'il lui appartenait de provoquer, par des conclusions, telles mesures d'instruction qu'il croyait utiles à la manifestation de la vérité, mais que le juge de police n'était pas tenu de suppléer d'office à l'insuffisance des preuves produites par la prévention;

Et attendu que le jugement est régulier en la forme, Rejette, etc.

(N° 134)

[8 septembre 1894]

Taxe de péage sur les ponts. — Vélocipèdes. — (Femme Mouzie.)

En l'absence d'une disposition expresse de la loi, le tarif du droit de péage à acquitter par les vélocipédistes est celui applicable aux piétons.

La Cour.

. . . .

Sur le moyen pris de ce que la citation en simple police n'incriminait que le fait de s'être opposé au passage de deux personnes munies de vélocipèdes, fait non prévu et non puni par la loi du 6 frimaire an VII;

Attendu que la citation vise très expressément l'article 52 de ladite loi, lequel prévoit et punit toute perception de sommes plus fortes que celles portées aux tarifs; que, de plus et surtout, les conclusions développées par le ministère public devant le tribunal de simple police et rapportées au jugement de première instance insistent exclusivement sur le fait d'une perception non autorisée par le tarif; et que cependant il n'apparaît pas qu'à aucun moment de la procédure, la femme Mouzie ait songé à se plaindre d'un changement dans l'objet de la poursuite; d'où il suit qu'elle a bien certainement accepté le débat sur la question telle que l'avait posée le ministère public;

Sur les deuxième et troisième moyens pris de ce qu'aucune perception illégale n'aurait eu lieu, ou tout au moins n'aurait été relevée soit par la citation, soit à l'audience du tribunal de simple police;

Attendu qu'après avoir entendu la femme Mouzie et fait une nouvelle enquête, le tribunal correctionnel de Sarlat a constaté

qu'il résulte des débats et des aveux mêmes de Jeanne Bouteil, épouse Mouzie, que, quelques jours après le 24 avril, elle a exigé et perçu du sieur Martin une somme de 10 centimes pour le laisser passer, monté sur son vélocipède, sur le pont de Sivrac;

Attendu que c'est là une constatation souveraine qui échappe au contrôle de la Cour de cassation;

Sur le quatrième et dernier moyen tiré de ce que le cas du vélocipédiste qui passe sur un pont n'ayant pas été prévu par la loi, les difficultés qu'il soulève ne pourraient jamais donner lieu qu'à une action civile;

Attendu que le silence de la loi ne peut avoir d'autre effet que de laisser le vélocipède soumis au même tarif que les piétons, et que ce tarif ayant été fixé à 5 centimes pour le pont de Sivrac par l'ordonnance du 2 mai 1841, la femme Mouzie n'a pas pu exiger et recevoir 10 centimes du sieur Martin, sans contrevenir à l'article 52 de la loi du 6 frimaire an VII, lequel est reconnu applicable aux ponts à péage, comme aux bacs et aux bateaux.

Par ces motifs, et attendu que le jugement attaqué est régulier en la forme; rejette, etc.

PERSONNEL

(N° 135)

(Février 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 20 *février* 1895. — M. **Biette**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au Ministère de l'Agriculture, en qualité de Secrétaire de la Commission de l'Hydraulique agricole, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Lecœur**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Biette** continue d'être placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 27 *février*. — M. **Locherer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris.

M. **Locherer** est placé dans la situation de service détaché.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 9 février 1895. — M. **Malapert**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Quellennec**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Gouvernement hellénique est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie du canal de Suez, en qualité d'Ingénieur en Chef de la Compagnie.

Arrêté du 11 février.— M. **Vainet**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de la traction et de la surveillance, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Lefebvre** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'entretien, à la résidence de Paris.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Galland**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	4 fév. 1895
M. **Lecœur**, Ingénieur ordinaire de 1re classe . .	12 fév. 1895

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Fournier de Saint-Amand**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	16 fév. 1895

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 25 janvier 1895. — M. **Equer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle

central des chemins de fer du Midi est attaché, en outre, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. **Focqué**, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 25 *janvier*. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département du Doubs est réduit de trois à deux.

Les arrondissements du Centre (Besançon) et du Sud (Pontarlier) sont réunis en un seul arrondissement qui prend la dénomination d'arrondissement du Sud et dont le titulaire résidera à Besançon.

L'arrondissement ainsi réorganisé est confié à M. **Le Conte**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement chargé de l'arrondissement du Centre.

Par suite, l'emploi d'Ingénieur ordinaire vacant à la résidence de Pontarlier est supprimé.

Décision du 2 *février*. — M. **Labaye**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Chalon, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement d'Autun, pendant l'absence de M. **Pruchon**.

Arrêté du 9 *février*. — M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Nevers, du service de la 2e section de la navigation de la Loire et du service du canal du Nivernais, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire du département de la Nièvre, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur en Chef **Pochet**, mis en service détaché.

Décision du 9 *février*. — M. **Boulle**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt, est chargé, en outre, de l'intérim du 1er arrondissement (Ligne d'Orange à L'Isle-sur-Sorgues) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dyrion**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Lambert**.

Arrêté du 9 *février*. — La ligne d'Uzerche à Bugeat est rattachée au 2e arrondissement (M. **Delage**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Limoges) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tourtay**.

Idem. — M. **Bret**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Évreux, au service ordinaire du département de

l'Eure et au service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Cordier**, est chargé, à la résidence de Vernon, du 3e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Seine, en remplacement de **M. Clerc**, précédemment nommé Ingénieur en Chef.

M. Bret reste d'ailleurs chargé, à titre provisoire, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Eure.

Le bureau de cet arrondissement est maintenu jusqu'à nouvel ordre à Évreux.

Arrêté du 11 février. — **M. Picard** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence d'Alger, au service ordinaire et maritime de la circonscription de l'Ouest, du département d'Alger et à divers services de chemins de fer, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études du chemin de fer de Boghari à Laghouat (**M. Godard**, Ingénieur en Chef).

Arrêté du 13 février. — Le service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray, de Saint-Jean-d'Angély à Marans, et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, rattaché par arrêté du 3 octobre 1894, aux attributions de M. **Modelski**, Ingénieur en Chef à La Rochelle, est réparti comme il suit en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, savoir :

1er *Arrondissement.*

Lignes de Saint-Jean-d'Angély à Civray et de Saint-Jean-d'Angély à Marans.

N***, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à La Rochelle, attaché, en outre, au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

2e *Arrondissement.*

Ligne de Saint-Jean-d'Angély à Cognac.

M. Perrier, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Cognac, attaché, en outre, au service ordinaire du département de la Charente.

Arrêté du 20 février. — M. **Monmerqué**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé au Conseil général des Ponts et Chaussées du service de Secrétaire de section, précédemment confié à M. l'Ingénieur en Chef **Fournier de Saint-Amant**.

M. Monmerqué remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

6 *février* 1895. — M. **Jonquet** (Gédéon), Commis, Concours de 1892, n° 34, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

9 *février*. — M. **Bonjean** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 36, Loiret, service ordinaire.

18 *février*. — M. **Boutoute** (Henri), Commis, Concours de 1894, n° 30, Oise, service ordinaire.

20 *février*. — M. **Trochel** (Alphonse), Commis, Concours de 1894, n° 65, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

4 *février* 1895. — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est mis à la disposition de M. le Ministre des Colonies, pour occuper un emploi dans le service des Travaux publics du Dahomey.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

7 *février* 1895. — M. **Lamard** (Louis), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de district, à la résidence de Beuvillers (Meurthe-et-Moselle).

18 *février*. — M. **Métayer** (Pierre), Conducteur principal, est

maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Sous-Ingénieur de la voie, à la résidence de Charleville.

18 *février*. — M. **Dédet** (Auguste), Conducteur principal, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société concessionnaire du canal de Saint-Dizier à Wassy, en qualité de Directeur de l'exploitation, à la résidence de Pont-Varin.

Idem. — M. **Évrard** (Ernest), Conducteur de 2ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Gondrecourt.

4° DISPONIBILITÉ.

18 *février* 1895. — M. **Pécastaing** (Gustave), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département des Landes, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, pendant six mois.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Henrion** (Alexandre), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité	3 fév. 1895

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Panc** (Célestin), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé pour raisons de santé.	29 nov. 1884
M. **Przybilski**, Conducteur principal, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État.	24 déc. 1894
M. **Dewaële** (Hippolyte), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville du Havre.	25 janv. 1895
M. **Mascle** (Esprit), Conducteur de 2ᵉ classe, en disponibilité pour raisons de santé	2 fév. 1895
M. **Delamotte** (Gustave), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé pour raisons de santé	9 fév. 1895

7° DÉCISIONS DIVERSES.

9 *février* 1895. — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service ordinaire, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et deux Commis en résidence à Nancy.

MM. **Germain**, Conducteur de 3e classe.
Buzon, — 4e —
Jacquot, Commis.
Georgin, —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire

Trois Commis, en résidence à Briey.

MM. **Lavallée**, Commis.
Bouché, —
Morette, —

Subdivision de Conflans. — Routes nationales sur 41 kilomètres et départementales sur 19 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Doquet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Longuyon. — Routes nationales sur 70 kilomètres et départementales sur 16 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Collignon**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Briey. — Routes nationales sur 22 kilomètres et départementales sur 40 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Thiéry**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Nancy (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis).

MM. **Vincent** (Joseph), Conducteur de 1re classe.
Hoffmann, Conducteur de 1re classe.
Schneider, — 3e —

MM. **Godfroy** (Céleste), Commis.
Liégeois, Commis.
N***, —

Un Conducteur, détaché au service de l'hydraulique agricole (M. **Bastien**), est en outre, attaché à cet arrondissement.

1re *Subdivision de Nancy.* — Routes nationales sur 33 kilomètres. — Traverses de Nancy. — Service hydraulique. — M. **Blaise**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Nancy.* — Routes nationales sur 22 kilomètres et départementales sur 31 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Christophe**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Pont-à-Mousson. — Routes nationales sur 36 kilomètres et départementales sur 35 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Lejaille**, Conducteur de 4e classe.

1re *Subdivision de Toul.* — Routes nationales sur 35 kilomètres et départementales sur 51 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Poirot**, Conducteur de 4e classe.

2e *Subdivision de Toul.* — Routes nationales sur 36 kilomètres et départementales sur 45 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Husson**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Nancy (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis.)

MM. **George** (Léon), Conducteur de 2e classe.
Godfroy (Maxime) — 2e —
Peignier, Conducteur de 3e classe (Autorisé personnellement à résider à Lunéville).
Tout, Commis.
Noël, —
Jacquot, —

3e *Subdivision de Nancy.* — Routes nationales sur 36 kilomètres et départementales sur 7 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Vicq**, Conducteur principal.

Subdivision de Lunéville. — Routes nationales sur 39 kilomètres et départementales sur 26 kilomètres. — Service hydraulique. — M. **Demirmont**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Vézélise. — Routes départementales sur

67 kilomètres. — Service hydraulique. — **M. Dutel**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Bayon. — Routes nationales sur 21 kilomètres et départementales sur 38 kilomètres. — Service hydraulique. — **M. Mélinette** (Victor), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Baccarat. — Routes nationales sur 34 kilomètres et départementales sur 48 kilomètres. — Service hydraulique. — **M. Grandidier**, Conducteur de 2e classe.

9 *février*. — **M. Blanc** (Justin), Conducteur de 3e classe, en congé pour remplir les fonctions d'Inspecteur stagiaire départemental du Travail dans l'Industrie et nommé Inspecteur titulaire, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

11 *février*. — **M. Regouby** (Rodolphe), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Roanne.

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 136)

[13 juin 1894]

Travaux publics. — Concession d'une carrière faite à un entrepreneur par l'administration avec obligation de se conformer aux règlements sur la matière ; non lieu à indemnité à raison de ce que l'État n'a pas mis à la disposition de l'entrepreneur les terrains bâtis et attenant aux constructions dans la mesure où ils sont exemptés de la servitude d'extraction, alors d'ailleurs que la carrière, déduction faite de ces parcelles, a été suffisante. — (Sieur Hainaux.)

. . . .

Considérant que l'article 1er du devis dispose expressément que la carrière dont l'exploitation est concédée est située au pied du moulin de la Roche dans les parcelles nos 341 et 342, section 4 du cadastre de la commune de Blain, et qu'il ne résulte d'aucune des autres dispositions du devis que l'emplacement occupé par ce moulin fit partie des terrains à fouiller;

Considérant, d'autre part, que l'article 16 porte que l'entrepreneur se conformera pour l'exploitation de la carrière aux prescriptions du décret du 8 février 1868 sur l'occupation temporaire; que l'application de ce décret excluait toute occupation de terrain bâti; qu'en outre l'article 25 stipule que l'entrepreneur sera soumis au cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866; que, d'après l'article 19 desdites clauses, l'entrepreneur doit se conformer pour l'extraction des matériaux aux lois et règlements sur la matière, c'est-à-dire notamment dans l'espèce au règlement d'administration publique du 23 mai 1879 qui, dans son article 9, prescrit que les exploitations de carrières dans la Loire-Inférieure devront être arrêtées à [illegible] mètres au moins des propriétés bâties; qu'il suit de là que

le requérant n'est pas fondé à soutenir que l'administration avait pris l'engagement de mettre à sa disposition la parcelle n° 342, y compris le moulin;

Considérant, d'autre part, que le sieur Hainaux n'établit pas que le produit des carrières situées dans les parcelles indiquées au devis ait été insuffisant; que, s'il a extrait des matériaux dans d'autres parcelles, il résulte de l'instruction que c'est sur sa demande et dans son propre intérêt que ces extractions ont été autorisées par les ingénieurs; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité du sieur Hainaux et que, par suite, sans qu'il soit besoin de recourir à une expertise, il y a lieu de rejeter sa requête... (Rejet.)

(N° 137)

[15 juin 1894]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Extraction de matériaux. — Carrière précédemment exploitée et non appropriée à la culture, lors de l'arrêté d'occupation : indemnité due d'après le cube des matériaux extraits. — (Sieur Laubard.)

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en 1839, à l'occasion de la construction du barrage et de l'écluse de la Bruyère, une carrière a été ouverte dans la parcelle n° 314; que, depuis cette époque, le terrain n'a pas été approprié à la culture, que la carrière a toujours été mentionnée sur les devis du service de la navigation du Lot et qu'à plusieurs reprises, notamment en 1874 et 1876, les entrepreneurs chargés des travaux en ont extrait des matériaux avec l'autorisation du sieur Laubard et moyennant le payement d'une indemnité calculée d'après le cube desdits matériaux; qu'enfin le sieur Laubard a autorisé des habitants de la commune à venir y prendre des matériaux à prix d'argent ou en rémunération de services rendus; qu'il suit de là qu'à la date des arrêtés d'occupation rendus en faveur des sieurs Audbert, Jubin et Hersent, il existait dans la parcelle litigieuse une carrière en exploitation dans le sens de l'article 55 de la loi susvisée du 16 septembre 1807, et que, dès lors, c'est à tort que

le conseil de préfecture du Lot n'a pas alloué au sieur Laubard une indemnité calculée d'après le cube des matériaux extraits; qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889, à l'effet de déterminer le cube et la valeur des matériaux extraits et enlevés par les sieurs Jubin, Hersent et Audbert, d'après les prix courants dans le pays;

Sur le recours incident :

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il n'y a lieu, en l'état, de statuer sur les conclusions du recours incident... (Arrêté annulé. Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après expertise, à l'effet de déterminer l'indemnité due au sieur Laubard, d'après le cube et la valeur des matériaux extraits. Non-lieu en l'état de statuer sur le recours incident. Dépens mis à la charge des sieurs Audbert, Jubin et Hersent.)

(N° 138)

[15 juin 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Échouement d'un navire. — (Sieurs Murray frères.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande d'indemnité à raison de l'échouement d'un navire, causé par la présence dans un fleuve de blocs de pierre provenant de la démolition d'anciens quais. — Le dommage se rattache à l'exécution de travaux publics.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'expertise que l'un, tout au moins, des deux blocs de pierre, qui ont occasionné l'échouement du navire des requérants, provient de la démolition des anciens quais; que les dragages opérés à la suite de cet accident ne peuvent laisser de doute sur l'insuffisance des précautions prises à l'époque de la reconstruction des quais de Nantes pour l'enlèvement des matériaux de démolition tombés dans le fleuve pendant l'exécution des travaux; qu'ainsi c'est à tort que, par l'ar-

rêté attaqué, le conseil de préfecture s'est refusé à rattacher à leur incomplète exécution l'échouement dont il était demandé réparation et s'est, par suite, déclaré incompétent;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer et qu'il y a lieu d'évoquer le fond;

Considérant que, pour réclamer une indemnité de 205.941f,55, les requérants demandent tout à la fois le remboursement de 69.901f,64 pour avaries et chômage, et la somme de 135 000 fr. à laquelle une première expertise a évalué approximativement la perte totale par eux éprouvée, mais qu'il résulte de l'instruction que cette dernière somme ferait, pour la plus grande partie, double emploi avec celle de 69.901f,64 dont il vient d'être parlé;

Considérant qu'il sera fait une juste évaluation de la dépréciation de leur navire à la suite de l'accident en leur allouant une indemnité totale de 80.000 francs, avec intérêts du 10 janvier 1884, jour de leur demande devant le conseil de préfecture;

Sur les intérêts des intérêts :

(Capitalisation demandée les 7 mars 1887, 26 septembre 1890, 28 décembre 1892, 12 mai 1894)... (Arrêté annulé. L'État payera aux sieurs Murray frères 80.000 francs, avec intérêts à partir du 10 janvier 1884. Intérêts capitalisés aux 7 mars 1887, 26 septembre 1890, 28 décembre 1892, 12 mai 1894. Frais d'expertise et dépens mis à la charge de l'État.)

(N° 139)

[15 juin 1894]

Voirie (Grande). — Contravention. — Câbles téléphoniques. — Compétence. — (Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies contre sieur Allard.)

Le fait de dégrader un câble téléphonique constitue une contravention de grande voirie. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour en connaître(*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 2 du décret-loi susvisé du 27 décembre 1851, quiconque aura par imprudence ou invo-

(*) Voy. 13 janvier 1894. Ministre du commerce contre Crété et Serl, *Arr. du C. d'Ét*, p. 34.

lontairement commis un fait matériel pouvant compromettre le service de la télégraphie électrique, quiconque aura détérioré ou dégradé de quelque manière que ce soit les appareils des lignes télégraphiques ou des machines des télégraphes aériens sera puni d'une amende de 16 à 300 francs et que la contravention sera poursuivie et jugée comme en matière de grande voirie;

Considérant qu'en raison de la généralité des termes de l'article précité, les dispositions qu'il édicte sont applicables à tous les appareils destinés à la correspondance par la voie électrique et par suite aux appareils et câbles téléphoniques; que d'ailleurs tous les textes postérieurs, notamment la loi du 28 juillet 1885, ont assimilé complètement les lignes téléphoniques aux lignes télégraphiques au point de vue de leur établissement, de leur entretien et de leur fonctionnement;

Considérant qu'il est établi par le procès-verbal ci-dessus visé que les ouvriers du sieur Allard, en exécutant des travaux de recontruction d'un égout à Charenton, ont détérioré un câble téléphonique placé dans ledit égout; que ce fait, aux termes de l'article précité, constitue une contravention de grande voirie dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour y statuer, qu'il y a par suite lieu d'annuler son arrêté et statuant sur le procès-verbal de condamner le sieur Allard à 16 francs d'amende, au payement de la somme de 121f,66 pour réparation du préjudice causé et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé; sieur Allard condamné à 16 francs d'amende, au payement de la somme de 121f,66 montant du dommage causé et aux frais du procès-verbal.)

(N° 140)

[22 juin 1894]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Casernes d'artillerie. — Devis général du 7 mai 1857. — (Ministre de la guerre contre sieur Silvestre.)

Art. 23. Frais d'échafaudage : ils sont à la charge de l'entrepreneur (X).

Art. 59. Délai. — Réclamations formées — moins de six

mois après la clôture des comptes de l'exercice : recevabilité (IX); — plus de six mois après cette clôture : non-recevabilité (I, II, III, VII, VIII, IX).

Objections tirées de ce que les règlements annuels auraient un caractère provisoire par suite du chevauchement des travaux d'un exercice sur l'autre, de nombreuses erreurs ou omissions et de l'admission fréquente de réclamation après l'expiration des délais. Rejet : les règlements annuels, qualifiés définitifs, ont été signés sans réserve par l'entrepreneur; — les chevauchements de travaux d'un exercice sur l'autre résulte nécessairement de la nature du marché; — les erreurs ou omissions, rectifiées aux comptes des exercices postérieurs, ne portent pas atteinte aux droits de l'entrepreneur au point de vue des délais de réclamation; — l'admission par le chef du génie de quelques réclamations tardives n'enlève pas au ministre le droit d'opposer la déchéance semestrielle (I).

Cintres. — Prix spécial alloué en dehors du prix de la maçonnerie, par application du cahier des charges et malgré la stipulation contraire insérée par le génie dans un document non communiqué à l'entrepreneur avant son acceptation (III).

Malfaçon imputable à l'entrepreneur : réparation à la charge de ce dernier (IX).

Modifications dans le système de cintrage prévu; plus grande simplicité : réduction du prix prévu (III).

Pierres cassées. Prix spécial dû pour le cassage, en dehors du prix des moellons brut (IV).

Prix nouveau librement accepté par écrit par l'entrepreneur; application de ce prix : régularité (II).

Scellement de pièces de charpente effectués après la construction des murs dans lesquels ces pièces sont engagées : prix dû par application du cahier des charges (V).

Sujétion résultant d'ordres écrits prescrivant à l'entrepreneur — d'effectuer en briques polies le parement des cheminées : indemnité due (VII); — de confectionner un lit de pose arasé : indemnité due et calculée d'après la dimension prescrite pour les pierres par l'ordre écrit et non d'après celle adoptée par l'entrepreneur (VI).

Ordres réguliers non produits : pas d'indemnité due (IX).

Travail compris dans un autre. — Le prix de la couverture en tuile comprend les fournitures et les mains-d'œuvre (X); — les frais d'échafaudage sont compris dans le prix des enduits (X).

(N° 141)

[22 juin 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Honoraires pour études d'une voie ferrée. — Cession. — Recours du cessionnaire; Renvoi aux tribunaux judiciaires. — (Sieurs Mauxion et Dubois.)

Indemnité accordée par décret aux ayants droit de l'auteur d'études faites en vue de l'établissement d'une voie ferrée : recours par un prétendu cessionnaire du droit à indemnité; non-recevabilité : le décret a eu seulement pour but la fixation de l'indemnité et la dénomination faite par lui des ayants droit n'empêche pas le prétendu cessionnaire de faire valoir ses droits devant les tribunaux judiciaires.

. . . .

Considérant que, pour demander l'annulation de la disposition du décret attaqué qui alloue aux sieurs Dessaliers et Amy l'indemnité de 36.000 francs accordée pour les études faites par le sieur Boyer, les sieurs Mauxion et Dubois se fondent sur ce que ce décret n'a pu valablement attribuer aux susnommés une indemnité que les requérants prétendent leur avoir été régulièrement cédée par le sieur Boyer;

Mais considérant que le décret du 27 mars 1886 a eu exclusivement pour objet la fixation de l'indemnité à allouer au sieur Boyer, et que la mention critiquée ne faisant pas obstacle à ce que les requérants exercent devant l'autorité compétente tous les droits pouvant leur appartenir en vertu d'un contrat de droit civil, ils ne sont pas recevables à déférer ce décret au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir... (Rejet; sieurs Mauxion et Dubois ès qualités condamnés à rembourser aux sieurs Dessaliers les frais de timbre exposés par eux.)

(N° 142)

[22 juin 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Tarifs de factage et délais de livraison. —

Pouvoirs du ministre. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

Le ministre des travaux publics peut modifier les tarifs de factage et de camionnage de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée sans accord préalable avec celle-ci. Il suffit que la compagnie soit appelée à formuler ses propositions (*).

Les pouvoirs du ministre comprennent la fixation des délais de livraison des marchandises (**).

Les droits de l'administration ne sont pas épuisés par une première application. Ils sont permanents (***).

. . . .

CONSIDÉRANT que le pourvoi de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée tend à faire décider qu'aux termes de l'article 52 du cahier des charges qui régit la concession, il n'appartient pas au ministre de modifier, en dehors de l'initiative de la compagnie et sans accord préalable avec celle-ci, les tarifs de factage et de camionnage des marchandises livrées aux destinataires, non plus que de fixer les délais dans lesquels doit être effectuée la livraison, ainsi qu'il l'a fait par l'arrêté du 16 mars 1884, relatif à la ville de Paris;

Mais considérant, d'une part, que si, aux termes de l'article 48 du cahier des charges, toute modification du tarif de transport par voie ferrée doit être proposée par la compagnie sous certaines conditions, avant l'approbation par le ministre, l'article 52 porte au contraire que c'est l'administration qui fixe les tarifs à percevoir pour le factage et le camionnage, et confère ainsi au ministre un droit propre de décision; que, dès lors, la disposition du même article, stipulant que les tarifs seront fixés sur la proposition de la compagnie, n'implique pas la nécessité d'un accord et ne saurait être entendue qu'en ce sens que la compagnie sera appelée à formuler ses propositions; qu'il suit de là que le droit de l'administration est absolu et permanent, et qu'elle

(*-**-***) Par arrêt du 29 juillet 1887 (*Ann.* 1888, p. 312), le Conseil d'État s'était déclaré incompétent pour statuer directement sur l'interprétation demandée par la compagnie de l'article 25 de son cahier des charges. Par un autre arrêt du 7 juin 1889, *Ann* 1891, p. 403, le Conseil d'État annula une décision du conseil de préfecture qui avait donné cette interprétation en l'absence de tout litige (Voy. en note les conclusions de M. Gauvain, commissaire du gouvernement ; — Voy. sur l'arrêt que nous rapportons les observations de M. Tardieu, dans la *Revue d'administration*, t. L ; août 1894, p. 419).

peut en faire usage, suivant les circonstances, sans qu'il soit épuisé après une première application, et sous la seule condition que la compagnie sera appelée à formuler ses propositions, sans que le refus de celle-ci, au cas où elle aurait été formellement mise en demeure de les faire connaître, puisse y faire obstacle;

Considérant, d'autre part, qu'il ressort tant dudit article 52, que de l'ensemble des dispositions du cahier des charges, que ce droit de l'administration, en ce qui concerne la fixation des tarifs du service de factage imposé à la compagnie, ne saurait être réduit à la seule indication de la taxe à percevoir, mais qu'il doit aussi s'appliquer aux conditions dans lesquelles le service doit s'effectuer, et notamment aux délais qui constituent un des éléments de la tarification et ne sauraient être laissés à l'arbitraire de la compagnie; que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il appartenait au ministre des travaux publics de modifier les tarifs de factage et de fixer de nouveaux délais, après avoir provoqué les propositions de la compagnie... (Rejet.)

(N° 143)

[22 juin 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. Garantie d'intérêts. — Immeuble acquis pour l'installation d'un bureau. — Somme à inscrire annuellement de ce chef au compte d'exploitation. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.)

Un immeuble ayant été acquis par une compagnie de chemins de fer en vue d'y installer un bureau, la somme à porter annuellement de ce chef au compte d'exploitation ne doit pas être calculée d'après l'intérêt moyen résultant du cours des émissions d'obligations faites pendant les années où se sont effectuées les dépenses d'achat et d'installation de l'immeuble. —Il y a lieu d'évaluer la valeur locative de l'immeuble comme celle d'une propriété ordinaire, dans l'espèce, valeur locative calculée à raison de 5,50 *p.* 100 *du capital employé* (*).

(*) Voy. 1er décembre 1893, Compagnie de Lyon, et, en note, les conclusions de M. Le Vavasseur de Précourt, commissaire du gouvernement (*Ann.* 1894, p. 729).

Il y a lieu, pour la fixation de cette valeur locative de tenir compte de la dépréciation subie par la partie de l'immeuble où un service public n'a pas été installé.

... SUR LES CONCLUSIONS *tendant au rétablissement au compte des dépenses d'exploitation pour les exercices* 1883 *et* 1884, *de la somme de* 82.268f,80, *montant d'une réduction opérée sur les loyers du bureau établi rue Sainte-Anne, à Paris :*

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le ministre a rejeté du compte la somme représentant le loyer à la charge de l'exploitation et calculé sur le taux de 5,50 p. 100 du capital dépensé, pour occupation d'un immeuble dépendant du domaine privé et acquis en commun avec les compagnies de l'Est et Paris-Lyon-Méditerranée, par le motif que le taux de location devrait être calculé sur l'intérêt moyen résultant du cours des émissions d'obligations ayant eu lieu pendant les années où se sont effectuées les dépenses d'achat et de construction, et que le montant des charges incombant de ce chef au service de l'exploitation devrait être réparti sur d'autres bases que celles adoptées par les compagnies intéressées ;

Mais considérant que l'intérêt des capitaux empruntés au moyen de l'émission d'obligations par les compagnies dans le but de construire les lignes ferrées et leurs dépendances, ne peut servir de base pour évaluer les revenus d'immeubles qui, faisant partie de leur domaine privé, constituent une propriété particulière, et que la circonstance que ces immeubles sont en partie affectés à un service d'exploitation n'en change pas la nature et n'a pas d'influence sur leur valeur réelle ;

Considérant, d'autre part, qu'on doit tenir compte, pour l'évaluation du loyer à la charge de l'exploitation, de la dépréciation subie par la valeur locative de la partie de ces immeubles où un service public n'a pas été installé et que le ministre n'établit pas qu'en prenant, dans l'espèce, pour base d'évaluation du loyer dont il s'agit, le taux de 5,50 p. 100 du capital employé, la compagnie requérante ait fait de ce loyer une appréciation exagérée ; qu'il n'établit pas davantage que la répartition faite de ce loyer entre les compagnies intéressées ait été établie arbitrairement, qu'ainsi la réduction opérée de ce chef par l'arrêté attaqué n'est pas justifiée et ne doit pas être maintenue... (Il sera tenu compte, pour fixer le montant de la garantie d'intérêts due pour l'année 1884, de la somme de 82.268f,80 à ajouter aux dépenses d'exploitation à raison des loyers dus au domaine privé pour les

années 1883 et 1884. Arrêté du ministre réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera les dépens.)

(N° 144)

[29 juin 1894]

Communes. — Cimetière. — Servitude légale d'utilité publique. — Construction à moins de 100 mètres. — Autorisation. — Condition illégale. — Maire. — Préfet. — (Maire de Châteauroux.)

Le préfet et le ministre peuvent, sans excès de pouvoir, annuler un arrêté par lequel un maire — tout en reconnaissant que les constructions projetées n'offrent aucun inconvénient au point de vue de la salubrité publique, — subordonne à une cession de terrain par un particulier l'autorisation que celui-ci sollicite de construire à une distance de moins de 100 mètres d'un cimetière.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment des lettres du maire de Châteauroux, en date des 9 mars et 29 août 1874, jointes au dossier, que le maire et le préfet de l'Indre étaient d'accord pour reconnaître qu'au point de vue de la salubrité publique les constructions que la dame Mars demandait l'autorisation d'élever à moins de 100 mètres du cimetière ne présentaient pas d'inconvénient, mais que le maire subordonnait l'autorisation à la cession gratuite par la dame Mars de terrains lui appartenant et que c'est sur le refus de celle-ci de souscrire à cette condition que le préfet a été appelé à statuer ; que, dans ces conditions, le préfet a pu supprimer la condition illégale à laquelle le maire avait subordonné son autorisation ; qu'ainsi le maire de Châteauroux n'est pas fondé à soutenir qu'en prenant l'arrêté attaqué le préfet a excédé ses pouvoirs... (Rejet.)

(N° 145)

[29 juin 1894]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Élargissement. — Préfet. — Excès de pouvoir. — (Sieur Berger.)

Le préfet et le ministre ne peuvent pas sans excès de pouvoir

imposer à un riverain l'élargissement et l'approfondissement d'une dérivation artificielle servant d'émissaire à une rivière non navigable et flottable. — Le préfet ne peut qu'ordonner le curage à vieux fonds et à vieux bords (*).

Vu la requête pour le sieur Berger (Yvan)... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir — une décision, en date du 29 juillet 1892, par laquelle le Ministre de l'agriculture a rejeté son recours contre un arrêté du préfet de l'Indre du 24 octobre 1891, qui l'a mis en demeure d'exécuter le curage d'un canal dérivé de la rivière la Petite-Thouaise ; — *Ce faisant, attendu* que le canal dont s'agit n'est pas un cours d'eau naturel, mais un ouvrage artificiel creusé de mains d'homme dans l'intérêt de la propriété du requérant à qui il appartient ; qu'il pourrait le supprimer à sa volonté ; que, dès lors, l'administration ne peut le contraindre à l'élargir ou même à le conserver ; que le Conseil d'État a, le 1er mars 1866, décidé que la largeur de la Petite-Thouaise était de 2 mètres et qu'on ne pouvait l'élargir sans recourir à l'expropriation ; qu'en admettant que ce canal fût soumis à la loi du 14 floréal an XI, il n'appartiendrait pas au préfet, en l'absence d'anciens règlements ou d'usages locaux, de régler le curage en largeur et la profondeur de ce bras ;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'agriculture, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que la dérivation dont s'agit constitue un émissaire essentiel de la Petite-Thouaise, et est par suite soumise à la loi du 14 floréal an XI, que le requérant n'est pas recevable à attaquer par la voie du recours pour excès de pouvoir la décision du ministre qui ne fait pas obstacle à ce qu'il présente ses moyens à l'appui d'une demande en décharge des taxes qui lui sont réclamées ;

Vu la loi des 12 août 1790, 14 floréal an XI ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, article 9 ;

Considérant que, s'il appartenait au préfet ainsi qu'il l'a fait, d'ailleurs, par son premier arrêté en date du 3 octobre 1890, d'ordonner, en exécution de la loi du 14 floréal an XI, le curage à vieux fonds et à vieux bords de la dérivation artificielle de la Petite-Thouaise servant d'émissaire à ce cours d'eau et traversant la propriété du requérant, le préfet n'a pu, sans excéder ses

(*) Voy. 1er mars 1886, Berger, *Ann.* 1867, p. 132.

pouvoirs, prescrire, par l'arrêté attaqué, l'élargissement à 4 mètres et l'approfondissement de cette même dérivation ; qu'ainsi le requérant est fondé à demander l'annulation de ce second arrêté... (Décision ministérielle et arrêté préfectoral annulés.)

(N° 146)

[29 juin 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Sainghin-en-Mélantois. — (Ministre de la guerre contre sieur Pechwerty.)

Art. 31. — *Refus de l'administration de prêter à l'entrepreneur des terrains pour y extraire de l'argile à brique dans le voisinage de l'ouvrage. Pas d'indemnité : l'État n'avait pris aucune obligation à cet égard (III).*

Art. 35, § 3. — *Non-recevabilité d'une réclamation contre un ordre de service, non formulée dans un délai de cinq jours (II).*

Art. 42. — *Travaux faits à l'économie pour le compte de l'État et non pour le compte d'autres entrepreneurs, applicable du prix du bordereau. Régularité (I)* (*).

Procédure. — Arrêté interlocutoire attaqué en même temps que l'arrêté principal. Recevabilité (III).

. . . .

I. Chef n° 1, § 2. — En ce qui concerne *l'allocation de 166f,96 accordée par le conseil de préfecture pour journées d'ouvriers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ouvriers dont il s'agit ont été employés non pour le compte d'autres entrepreneurs, mais à des travaux exécutés à l'économie ; que, dès lors, aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur ne pouvait réclamer, pour leurs journées qui étaient prévues au bordereau, un prix supérieur à ceux fixés ; et que, par suite, c'est à tort que l'arrêté attaqué lui a accordé une allocation supplémentaire de 106f,96.

II. Chef n° 6, § 2. — *En ce qui concerne la plus-value pour surépaisseur dans la maçonnerie de briques :*

(*) Voy. 21 mars 1883, Léturgeon, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 323.

Considérant qu'aux termes de l'article 35, paragraphe 3 du cahier des clauses et conclusions générales, « au cas où les « indications contenues dans un ordre de service donneraient « lieu à des observations de l'entrepreneur, celui-ci doit les « formuler dans un délai de cinq jours; faute de quoi il est « réputé les avoir consenties avec toutes leurs conséquences »; que, dès lors, si le sieur Pechwerty estimait que la remise des croquis indiqués dans l'ordre de service n° 45 lui imposait l'obligation de donner aux joints des maçonneries de briques une épaisseur de 1 centimètre au lieu de 8 millimètres prévus au devis et entraînait un surcroît de dépense, il aurait dû faire l'observation dans le délai prescrit; que, par suite, c'est à tort qu'en l'absence de toute réserve, le conseil de préfecture a admis la réclamation;

Chef n° 9, § 1. — *En ce qui concerne la plus-value pour arêtes des chapes :* — ... (Sujétion limitée à des cas exceptionnels et dont il a été tenu compte. Allocation accordée à l'entrepreneur supprimée.)

Chef n° 11. — *En ce qui concerne le prix des scories* : — (Prix de 5f,50 non exagéré);

III. Chef n° 14. — *En ce qui concerne l'indemnité allouée à l'entrepreneur pour la briqueterie : — Sur la fin de non recevoir tirée de ce que l'indemnité aurait été définitivement accordée à l'entrepreneur par le conseil de préfecture dans son arrêté du 20 décembre 1883 :*

Considérant que cet arrêté a le caractère d'une décision interlocutoire qui a été déférée au Conseil d'État par le ministre de la guerre en même temps que l'arrêté définitif du 28 mars 1889; que, par suite, le ministre est recevable à critiquer les dispositions de l'arrêté du 20 décembre 1883;

Au fond :

Considérant que le sieur Pechwerty demandait qu'il fût tenu compte des sujétions que l'administration lui aurait imposées en refusant de mettre à sa disposition les terrains militaires à proximité du fort pour y établir sa briqueterie;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 31 du cahier des clauses et conditions générales, l'État n'est pas tenu de prêter des terrains pour les besoins de l'entreprise, s'il ne s'y est pas obligé par une stipulation expresse insérée dans le cahier des charges; que le marché du sieur Pechwerty ne renfermait aucune disposition lui donnant le droit de se servir des terrains compris dans les dépendances du fort pour en extraire de l'ar-

gile et y fabriquer des briques; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué, de ce chef, une indemnité au sieur Pechwerty ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de les partager entre le sieur Pechwerty et l'État ;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

(Arrêté annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a alloué au sieur Pechwerty : 1° 106f,96 pour prix de journées d'ouvriers ; 2° 27.462f,90 pour les joints de maçonneries de briques ; 3° 1,971f,12 pour les arêtes des chapes ; 4° 34.883f,72 pour la briqueterie. Frais d'expertise partagés. Surplus des conclusions du ministre rejeté. Les intérêts et intérêts des intérêts dus au sieur Pechwerty seront capitalisés aux dates des 2 février 1891 et 25 janvier 1893 pour produire eux-mêmes des intérêts à son profit.)

(N° 147)

[29 juin 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Rues et places. — Égouts.— Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Husard et Eude.)

Déblais. — Difficultés imprévues rencontrées en cours d'exécution, changements apportés par suite d'erreurs du projet, mais n'ayant pas altéré la nature du marché, ni changé la nature des difficultés à vaincre ; prix forfaitaire applicable, prix nouveau alloué néanmoins par la commune ; rejet (*I*).

Augmentation de plus d'un tiers, provenant des fausses manœuvres de l'entrepreneur; absence de préjudice; rejet (V).

Faux frais. — Rentre dans cette catégorie l'installation de ventilateurs dans les galeries d'aération (*II*).

Invasion accidentelle de l'eau dans les chantiers, absence de précautions prises par l'entrepreneur ; rejet (*III*).

Malfaçons imputables à l'entrepreneur; réparation à sa charge (*IV*).

. . . .

SUR LA DEMANDE D'EXPERTISE :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

I. *En ce qui concerne, d'une part, l'extraction et le transport des déblais, et, d'autre part, par leur dureté exceptionnelle :*

Considérant que pour demander l'allocation de prix nouveaux les requérants se fondent sur des difficultés imprévues provenant soit de l'inexactitude des plans qui leur ont été remis, soit des modifications qui, en cours d'œuvre, ont été apportées aux modes de transport prévus, soit de l'obligation où ils ont été de procéder à de fréquents épuisements des eaux, soit enfin de la dureté exceptionnelle des roches traversées;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les modifications apportées à la longueur du canal, les erreurs de cotes et les sujétions qui en ont été la conséquence, n'ont ni altéré les conditions générales du marché, ni changé la nature des difficultés à vaincre; qu'au surplus, il a été largement tenu compte aux entrepreneurs des circonstances par eux invoquées, l'arrêté attaqué leur ayant alloué de ce chef des prix nouveaux et majorés de 3 francs par mètre cube; que, dès lors, les sieurs Husard et Eude, à qui la commune d'Étretat aurait pu opposer la clause forfaitaire de l'article 22 de leur cahier des charges, ne sont pas fondés à réclamer l'application des prix inscrits à la série de la ville du Havre, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette partie de leurs réclamations;

II. *En ce qui concerne les dépenses d'aération des chantiers:*

Considérant que l'article 2 du cahier des charges prévoyait le percement de trois galeries de service et d'aération, et que, en admettant que les requérants aient dû recourir à l'installation de ventilateurs dans ces galeries, les dépenses qu'ils ont faites pour cet objet rentrent dans la catégorie des frais et faux frais de l'entreprise, qui doivent demeurer à la charge des entrepreneurs, conformément à l'article 18 du cahier des clauses et conditions générales;

En ce qui concerne les ouvrages en maçonnerie et les ouvrages de fer, fonte, cuivre et charpente : (Grief manquant en fait);

III. *En ce qui concerne, d'une part, le dommage causé par l'invasion de la mer dans les chantiers, et, d'autre part, la perte du matériel entraîné par les eaux le* 16 *août* 1886 :

Considérant que la majoration de prix de 3 francs, dont il a été parlé sous le 1er chef, a été allouée par le conseil de préfecture pour tenir compte aux entrepreneurs notamment de l'épuisement rendu nécessaire par l'invasion accidentelle de l'eau dans les

chantiers, et que, d'autre part, il résulte de l'instruction que les sieurs Husard et Eude n'ont pas pris toutes les précautions nécessaires pour préserver leur matériel; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a laissé à leur charge les conséquences de l'accident du 16 août 1886;

IV. *En ce qui concerne la chambre de flot :*

Considérant que si le projet soumis à l'adjudication comportait à l'issue du canal une chambre de flot formée par une enveloppe ellipsoïde en briques de $0^m,11$ d'épaisseur seulement, il résulte des termes de l'article 2 du cahier des charges que ce briquetage devait être appliqué contre la partie rocheuse et faire corps avec elle; que, dès lors, les sieurs Husard et Eude, qui ne se sont pas conformés à cette dernière condition, ne sont pas fondés à se prévaloir de leur propre négligence et à réclamer le prix afférent à la reconstruction de cette voûte après sa démolition par la poussée de la marée;

V. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais :* (augmentation imputable aux fausses manœuvres des entrepreneurs, et d'ailleurs ne leur ayant pas causé de préjudice; rejet.)

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes dues aux sieurs Husard et Eude leur ont été alloués par l'arrêté attaqué à partir du 30 juillet 1887, jour de la demande; que les intérêts des intérêts ont été demandés devant le Conseil d'Etat aux dates des 24 décembre 1889 et 13 janvier 1892; qu'à chacune de ces dates il était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit auxdites demandes;... (Les intérêts échus les 24 décembre 1889 et 13 janvier seront capitalisés a ces dates pour produire eux-mêmes intérêts au profit des sieurs Husard et Eude. Surplus de la requête rejeté. Dépens à la charge des sieurs Husard et Eude.

(N° 148)

[29 juin 1894]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux ordinaires. — Conditions générales du 16 *décembre* 1870. — (Commune de Gézier.)

Art. 10. *Lorsque l'entrepreneur, se conformant en cours*

d'exécution aux ordres qui lui ont été donnés par l'agent voyer directeur des travaux, a modifié sur une partie du tracé les profils primitifs à raison de nécessités survenues en cours d'entreprise, l'agent voyer peut ordonner la cessation des travaux si la commune refuse d'approuver le devis rectificatif.

Cette cessation des travaux ouvre au profit de l'entrepreneur un droit à résiliation avec indemnité (*).

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales en date du 6 décembre 1870, l'entrepreneur doit se conformer aux changements qui lui sont prescrits pendant le cours du travail, lorsque l'agent voyer d'arrondissement les a ordonnés par écrit et sous sa responsabilité;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les modifications apportées au projet adopté par le conseil municipal ont été effectuées par le sieur Jacquinot, conformément aux prescriptions de l'agent voyer; qu'elles se rapportent à des nécessités survenues en cours d'entreprise et provenant notamment de la mauvaise qualité des déblais destinés à fournir les matériaux d'empierrement; que, d'ailleurs, le tracé du chemin et les parties essentielles du devis primitif n'ont subi aucun changement;

Considérant que le sieur Jaquinot, qui, sur l'invitation de l'agent voyer, avait dû cesser les travaux, était fondé à demander la résiliation de son marché; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré l'entreprise résiliée au profit du sieur Jacquinot et que, recevant définitivement les travaux exécutés, il a condamné la commune à payer à l'entrepreneur le montant intégral du décompte dressé par les experts;

En ce qui touche l'indemnité allouée à l'entrepreneur :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est à raison du refus non justifié de la commune d'approuver le devis rectificatif dressé par le directeur des travaux que l'entrepreneur a dû arrêter ses chantiers; que le sieur Jacquinot a subi de ce chef un préjudice dont il lui est dû réparation et que la requérante n'établit pas qu'en fixant à 3.000 francs l'indemnité à laquelle il a droit, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant, d'une part, que, par son mémoire en date du

(*) Rap. 22 juin 1828, Laurent et Cordier, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 560.

12 mai 1892, le sieur Jacquinot a demandé à la fois les intérêts et les intérêts des intérêts de cette somme de 3.000 francs et qu'il y a lieu, par application des articles 1153 et 1154 du Code civil, de faire droit à la première de ces demandes et de rejeter la seconde;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur les intérêts de la somme de 5.223f,80 représentant le reliquat du prix des travaux, à partir du 3 mars 1890; que, par le mémoire susdaté, le sieur Jacquinot a demandé la capitalisation de ces intérêts et qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de faire droit à cette demande;

Considérant que, par son mémoire en date du 24 mai 1894, l'entrepreneur a demandé une nouvelle capitalisation des intérêts des deux sommes susénoncées et qu'il y a lieu de faire droit à cette demande... (Rejet. Intérêts de l'indemnité de 3.000 francs alloués à dater du 12 mai 1892, capitalisés à partir du 24 mai 1894. Intérêts du reliquat du prix des travaux (5.223f,80) capitalisés aux 12 mai 1892 et 24 mai 1894. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 149)

[29 juin 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Routes nationales. — Accès rendu difficile. — Option entre l'exécution des travaux et une indemnité. — Précédente condamnation identique au profit d'un voisin; indemnité payée; travaux non exécutés; droit de recours de l'État. — (Ministre des travaux publics contre dame veuve Perron.)

Accès de la propriété du requérant rendu très difficile par suite du déversement en temps de pluie des eaux de la route nationale sur la ruelle conduisant à ladite propriété; allocation d'une indemnité pour le préjudice subi, et d'une somme représentative de la valeur des travaux à effectuer, avec faculté pour l'État de les exécuter lui-même.

Rejet d'une objection tirée de ce que par un arrêté précédent le conseil de préfecture aurait déjà condamné l'État à une indemnité égale, en faveur d'un autre copropriétaire de la

ruelle, qui n'a pas effectué les travaux, à raison desquels il a obtenu une indemnité ; l'arrêté attaqué réserve le recours de l'État.

Vu le recours par le Ministre des travaux publics, ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 juillet 1891, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Saône a condamné l'État à payer à la dame veuve Perron la somme de 900 francs, si mieux n'aime l'administration exécuter les travaux nécessaires pour la garantir des dommages que cause à sa propriété la modification apportée à l'écoulement des eaux de la route nationale n° 70 dans la traversée d'Arc-lès-Gray, plus une somme de 200 francs à forfait à titre d'indemnité pour frais et dommages divers; — *Ce faisant, attendu* qu'à la suite de l'arrêté du conseil de préfecture, en date du 14 février 1883, l'administration, usant du droit d'option qui lui était laissé, a versé au sieur Valluet dont la maison est contiguë à celle de la dame veuve Perron, la somme de 900 francs représentant la valeur des travaux à exécuter dans la ruelle qui longe leur propriété; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a fait entrer dans le calcul de l'indemnité allouée à la dame Perron le dommage résultant du retard que l'administration aurait apporté à l'exécution desdits travaux; que, le sieur Valluet ayant obtenu l'indemnité à laquelle il avait droit, l'administration ne saurait être tenue à exécuter la canalisation, reconnue nécessaire, qu'au droit de l'immeuble de la dame Perron; que, par suite, la valeur de 900 francs attribuée à ces travaux est fort exagérée; que, d'ailleurs, la réclamation de la dame Perron, étant relative à une modification apportée à l'écoulement des eaux de la route nationale en 1858, doit être écartée par la prescription trentenaire;

Vu le mémoire en défense pour la dame veuve Perron... tendant au rejet du recours avec dépens, par les motifs que son droit à indemnité étant distinct de celui du sieur Valluet, elle ne saurait supporter les conséquences de l'imprudence de l'administration qui a versé à ce dernier le prix des travaux reconnus nécessaires sans s'assurer qu'ils seraient réellement exécutés; que, d'ailleurs, les ingénieurs des ponts et chaussées ont reconnu le principe du droit à indemnité et qu'ils s'en sont remis au conseil de préfecture pour en évaluer le chiffre; que c'est également à la suite de l'accord intervenu entre les parties que le Conseil, au lieu de condamner l'État aux dépens liquidés confor-

mément aux articles 62 et suivants de la loi du 22 juillet 1889, les a fixés à forfait au chiffre de 200 francs; qu'enfin le dommage dont se plaint la dame veuve Perron résultant moins de l'exécution même du travail exécuté sous la route nationale que du fonctionnement successif de cet ouvrage, sa demande ne saurait être écartée par le moyen tiré de la prescription trentenaire;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de la prescription trentenaire :*

Considérant que le ministre n'établit pas que les dommages dont la dame veuve Perron demande la réparation se soient produits dès l'établissement de l'aqueduc construit sous la route nationale en 1858; qu'ainsi ce moyen doit être écarté;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté qu'à la suite des modifications apportées par l'administration à l'écoulement des eaux de la route nationale, dans la traversée d'Arc-lès-Gray, la dame veuve Perron a éprouvé des dommages, dont il lui est dû réparation; que l'arrêté attaqué lui a alloué à titre d'indemnité la somme de 200 francs et celle de 900 francs, montant des travaux à effectuer pour conduire les eaux dont s'agit dans le ruisseau des Ecoulottes;

Considérant que le ministre, à qui l'option a été laissée d'exécuter lui-même les travaux et à qui ont été réservés tous ses droits de recours contre le sieur Valluet à raison de l'indemnité qui a été payée à ce dernier en exécution de l'arrêté du 14 février 1883, n'établit pas que le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet avec dépens.)

(N° 150)

[29 juin 1894]

Voirie (*Grande*). — *Fleuves et rivières navigables.* — *Protection des villes contre les inondations.* — *Arrêté ordonnant des travaux.* — *Recours.* — (Société du Moulin du Château-Narbonnais.)

L'arrêté par lequel le préfet met le propriétaire d'un moulin, situé dans la banlieue d'une ville sur un fleuve, en demeure

d'apporter des modifications aux terrassements effectués sur sa propriété, dans le délai de deux mois, sous peine de voir prendre contre ledit propriétaire les mesures qu'il appartiendra n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'État. — Le propriétaire lésé peut faire valoir ses moyens de défense devant le conseil de préfecture saisi du procès-verbal dressé contre lui pour ne s'être pas conformé à la mise en demeure.

Vu la requête pour la Société du Moulin du Château-Narbonnais... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir : — 1° un arrêté du 11 août 1892, par lequel le préfet de la Haute-Garonne, confirmant un arrêté antérieur du 28 juin 1892, a prescrit la destruction sans indemnité des ouvrages exécutés par la Société dans la partie de l'île du Ramier comprise entre le bras droit de la Garonne et la culée du pont Saint-Michel à Toulouse; 2° en tant que de besoin l'arrêté précité du 28 juin 1892; — *Ce faisant, attendu* que les travaux dont il s'agit consistaient dans le régalement et l'aménagement des terres amenées par l'administration des ponts et chaussées sur un emplacement que la Société avait mis gratuitement à sa disposition en vue de satisfaire au service public de la construction d'un pont, et qu'en régularisant un état de choses qu'elle n'avait point créé, elle n'a point contrevenu aux prescriptions de l'article 6 de la loi du 28 mai 1858 et du règlement d'administration publique du 15 août suivant;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête par les motifs que, indépendamment des terres délaissées par l'entrepreneur du pont, la compagnie en a fait apporter des quantités considérables et que les travaux de terrassement qu'elle a fait exécuter sans autorisation administrative constituent un danger en cas de débordement du fleuve;

Considérant qu'à la suite de certains travaux exécutés par la Société du Moulin du Château-Narbonnais dans la partie de l'île du Ramier qui avoisine le pont Saint-Michel, à Toulouse, le préfet de la Haute-Garonne a, par son arrêté du 28 juin 1892, pris pour l'application de la loi du 28 mai 1858, mis cette Société en demeure d'apporter immédiatement aux terrassements effectués sur l'île les modifications prescrites par l'article 1er de cet arrêté, sous peine de voir prendre contre elle telles mesures qu'il appartiendra dans le cas où ces modifications ne seraient pas terminées dans un délai de deux mois;

Considérant qu'en statuant, par l'arrêté du 11 août 1892, sur

une demande que la société lui avait adressée avant d'avoir reçu notification de son arrêté du 28 juin précédent, le préfet n'a fait que confirmer cet arrêté et surseoir à statuer au sujet des travaux de défense de rive projetés jusqu'à ce qu'une demande spéciale d'autorisation lui ait été présentée;

Considérant que la société ne s'étant pas conformée à l'arrêté du 28 juin, un procès-verbal a été dressé contre elle le 21 novembre 1892, et que le conseil de préfecture, saisi de ce procès-verbal, n'a pas encore statué;

Considérant que, par l'arrêté du 28 juin 1892, en tant que de besoin confirmé par celui du 11 août suivant, le préfet s'est borné à mettre en demeure la Société d'exécuter les modifications indiquées; que, dès lors, lesdits arrêtés ne sont pas susceptibles d'être déférés directement au Conseil d'État pour excès de pouvoir, et que c'est seulement devant le conseil de préfecture saisi du procès-verbal précité qu'il appartient à la société de faire valoir ses moyens de défense et de soutenir, si elle s'y croit fondée, que les arrêtés attaqués lui ont fait une inexacte application des dispositions de la loi du 28 mai 1858... (Rejet.)

(N° 151)

[30 juin 1894]

Communes. — Trottoirs. — Réfection. — Anciens usages. — (Ville de Saint-Étienne.)

L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ordonne une expertise dans un litige entre la ville et des propriétaires qui refusent d'acquitter la taxe de reconstruction de trottoirs, et décide que la ville est sans droit d'imposer aux propriétaires riverains l'obligation de supporter non seulement les frais d'établissement, mais encore ceux de reconstruction de trottoirs, est interlocutoire et peut être déféré directement au Conseil d'État.

En présence d'un usage ancien, antérieur à la loi du 11 frimaire an VII, en vertu duquel les habitants sont tenus de contribuer aux dépenses de reconstruction du pavé, la ville de Saint-Étienne est en droit de réclamer aux propriétaires bordiers les frais de la reconstruction comme ceux de la réparation

et de l'entretien des trottoirs, mais ces frais ne doivent pas dépasser ceux de la dépense nécessitée par le mauvais état des trottoirs, et leur rétablissement dans des conditions normales. Renvoi à une expertise pour déterminer si dans l'espèce la dépense imposée aux riverains n'est pas exagérée (*).

CONSIDÉRANT qu'en ordonnant une expertise sur l'opposition formée par les sieurs Coste, Conte-Grandchand et autres au recouvrement des taxes à eux réclamées pour frais d'entretien, de réparation ou de réfection des trottoirs établis au droit de leurs immeubles dans la ville de Saint-Étienne, le conseil de préfecture a décidé que la ville était sans droit pour exiger l'exécution du règlement général de 1879, en tant que ce règlement a, contrairement aux anciens usages, imposé aux propriétaires l'obligation de supporter non seulement les frais de premier établissement, mais encore ceux de reconstruction des trottoirs, et a élevé dans des proportions considérables les frais d'entretien fixés par le premier règlement général de 1822 ;

Considérant que la ville établit devant le Conseil d'État que ses habitants étaient tenus, antérieurement à la loi du 11 frimaire an VII, de contribuer aux dépenses de reconstruction du pavé, que l'usage ancien sur ce point résulte du rapprochement des documents versés par elle au dossier ; que notamment une ordonnance royale du 31 mai 1782, qui prescrit aux propriétaires le rétablissement du pavé « *chacun rière soi* » mentionne dans ses considérants qu'en l'année 1778, il fut ordonné une réfection totale des pavés de la route royale dans la ville de Saint-Étienne; qu'il ressort d'une délibération du conseil municipal, en date du 25 pluviôse an XII, relative à la réparation du pavé dans l'intérieur de la ville, qu'à cette époque encore l'usage était interprété comme imposant aux propriétaires de payer les frais de reconfection générale dudit pavé; que, si le règlement de 1822 ne confirme pas sur ce point les règlements antérieurs, le texte n'en est pas contraire aux dispositions qu'ils renferment; que, de ce qui précède, il résulte que la ville était en droit de réclamer aux propriétaires bordiers les frais de la reconstruction comme ceux de la réparation et de l'entretien des trottoirs;

Mais considérant que les frais mis ainsi à la charge des rive-

---

(*) Rap., 19 novembre 1866, Ville de Saint-Étienne, *Ann.* 1887, p. 525; 13 août 1851, Robert, p. 617, et 20 décembre 1855, Bompois, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 761.

rains ne doivent pas dépasser ceux de la dépense nécessitée par le mauvais état des trottoirs et leur rétablissement dans des conditions normales, qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture en modifiant toutefois la mission des experts, et de leur donner en conséquence à résoudre les questions suivantes : 1° quel était l'état des anciens trottoirs au moment de leur remplacement par les trottoirs dont la réfection donne lieu au débat actuel ; la reconstruction de ces derniers a-t-elle constitué une dépense nécessitée par le mauvais état de ceux qu'ils ont remplacés ; 2° quels étaient, y compris la main-d'œuvre, la nature et le prix de la fourniture, de l'entretien et de la réfection, par pavés habituellement employés à Saint-Étienne, en exécution des anciens usages ; 3° quelle différence existe entre ces prix, augmentés dans les proportions voulues par la hausse des prix depuis cette époque, et ceux réclamés par la ville de Saint-Etienne, en tenant compte des rabais consentis par l'adjudicataire en exercice... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 152)

[6 juillet 1894]

Communes (Contrats passés par les). — Vente. — Arrêté préfectoral approuvant le projet de vente. — Recours pour excès de pouvoir. — Compétence. — (Sieur Prodhomme.)

L'arrêté par lequel un préfet a approuvé une délibération d'un conseil municipal décidant d'aliéner le sol d'un chemin rural ne peut pas être déféré au Conseil d'État pour excès de pouvoir, alors que la vente a été réalisée. — Il s'agit d'un contrat de droit civil que l'autorité judiciaire est seule compétente pour apprécier, sauf renvoi aux tribunaux administratifs, des questions préjudicielles (*).

Considérant que, par son arrêté du 14 avril 1893, rendu en conseil de préfecture, le préfet du département de l'Orne a

---

(*) Voy. 8 juin 1888, Raffaeli, p. 492, et 2 décembre 1892, Julien, p. 842 (*Arr. du C. d'Ét.*).

approuvé la délibération du conseil municipal de la commune de Saires-la-Verrerie, en date du 17 novembre 1892, décidant l'aliénation du sol d'un chemin rural reconnu inutile ; que cette aliénation, qui a été réalisée par un acte de vente amiable passé le 29 mai 1893 et enregistré le 21 juin suivant, constitue un contrat de droit civil ; et que, si le requérant se croit fondé à en contester la validité, c'est devant l'autorité judiciaire qu'il doit porter son action, sauf aux tribunaux à renvoyer devant qui de droit l'examen des actes administratifs intervenus préalablement au contrat ; mais que le sieur Prodhomme n'est pas recevable à demander au Conseil d'État l'annulation, pour excès de pouvoir, de l'arrêté préfectoral ci-dessus visé... (Rejet.)

(N° 153)

[6 juillet 1894]

Communes. — Chemins vicinaux. — Alignement fixé par le conseil général. — Recours au Conseil d'État pour fausse appréciation des faits. — Non-recevabilité. — (Commune d'Argilly.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du compte rendu des séances du conseil général qu'à la date du 3 septembre 1892, la commission des routes et chemins a conclu à l'approbation du plan d'alignement proposé par l'ingénieur en chef et au rejet de la modification consistant à réserver un pan coupé à l'extrémité du chemin ; que les conclusions du rapport ont été adoptées ; que, dès lors, la commune requérante qui ne relève contre cette délibération aucun grief d'excès de pouvoir ou de violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique, n'est pas recevable à la déférer au Conseil d'État pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits... (Rejet.)

(N° 154)

[6 juillet 1894]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Ligne de Firminy à Annonay. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions

générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Magniet et Cussy.)

Art. 23 : *Substitution aux moellons de déblais prévus pour certaines maçonneries de carrière, malgré les ordres des ingénieurs ; allocation du prix afférent aux moellons prévus* (*I*).

Art. 32 : *Augmentation de plus d'un tiers de plusieurs natures d'ouvrages. — Pas d'indemnité ; — les prix alloués rémunèrent suffisamment les travaux exécutés en sus des prévisions du devis* (*X*) ; — *il n'a été ordonné en cours d'exécution des travaux aucun changement pouvant avoir pour effet de modifier l'importance respective de certains ouvrages* (*X*).

Déblais d'une dureté supérieure à celle annoncée par les sondages. — Prix des déblais fixé à forfait ; tracé non modifié ; refus d'un prix nouveau (*IV*).

— *Déblais exceptionnels. — Décidé, par application du cahier des charges, que le prix prévu pour ces déblais était inapplicable à ceux sur lesquels porte la contestation, ces déblais ayant été exécutés sans ordre des ingénieurs et en dehors du profil type, encore bien qu'il en ait été pris attachement et qu'ils aient figuré sur des états de situation* (*II*).

Plus-values et sujétions. — Façon plus soignée que celle prévue exigée pour certaines maçonneries ; supplément de prix (*III*).

— *Retard dans la livraison des terrains, n'ayant pas entravé l'organisation normale des chantiers ; pas d'indemnité* (*VIII*).

— *Perrés plus onéreux que ceux prévus ; indemnité accordée* (*V*).

— *Ordre d'adoucir la pente des talus de tranchées donné à un moment où les tranchées étaient presque achevées suivant les profils types et ayant nécessité de véritables recoupes des tranchées. Plus-value allouée* (*VI*).

Extraction de déblais dans un tunnel rendue difficile par la rencontre de sources ; sujétion prévue au marché ; du reste, pas de difficulté exceptionnelle, étant donné la nature de l'ouvrage ; pas d'indemnité (*VII*).

Travail accessoire compris dans le prix du travail principal. Élévation et mise en place des matériaux d'un viaduc, comprise dans le prix des maçonneries (*IX*).

. . . .

I. En ce qui concerne *les maçonneries de parement du souterrain des Bruchères :*

Considérant que, par un ordre de service du 1er décembre 1880, les ingénieurs ont prescrit d'exécuter ces maçonneries sur une longueur de 115 mètres avec des moellons des carrières de Rossignol et d'employer pour le surplus, conformément d'ailleurs aux dispositions du projet, des moellons provenant des déblais; que, malgré les termes formels de cet ordre contre lequel ils ont protesté, mais qui a été maintenu, les entrepreneurs ont employé des moellons de Rossignol pour toutes les maçonneries de parement du souterrain des Bruchères ; que, dans ces circonstances, et par application de l'article 23 des clauses et conditions générales, ils n'ont droit qu'au prix des maçonneries qui leur avaient été commandées, c'est-à-dire au prix des maçonneries en moellons de Rossignol pour les revêtements exécutés sur une longueur de 115 mètres, et au prix des maçonneries en moellons de déblais pour le surplus des revêtements ; que c'est à tort que pour cette dernière partie de l'ouvrage le conseil de préfecture leur a alloué le prix des maçonneries en moellons de Rossignol, et qu'il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de retrancher la plus-value de 7.092f,40 qui leur a été allouée de ce chef ;

II. *En ce qui concerne les 26e et 27e chefs :*

Sur les conclusions du recours principal et sur celles du recours incident :

Considérant que le conseil de préfecture a condamné l'État à payer aux sieurs Magniet et Cussy 32.613f,84 pour déblais exceptionnels, et 18.913f,81 pour remplissage des fouilles correspondant à ces déblais, que le ministre demande la réduction de ces indemnités aux chiffres de 15.981f,04 et de 6.494f,43, le surplus des sommes accordées par l'arrêté attaqué représentant le prix de déblais ou de travaux de remplissage qui ne seraient pas à la charge de l'État ;

Considérant qu'aux termes de l'article 59 du cahier des charges, le prix fixé au bordereau pour les déblais exceptionnels devait s'appliquer exclusivement aux déblais exécutés par ordre de l'ingénieur, en dehors du profil type du souterrain, sans qu'il soit rien compté pour les attachements ou éboulements en dehors du profil prescrit ;

Considérant qu'il n'a été produit aucune justification de nature à établir que les déblais exceptionnels sur lesquels porte actuellement la contestation aient été exécutés par ordre de l'ingénieur ou que leur exécution résulte d'une réduction, décidée par

l'administration après l'abattage, de l'épaisseur fixée pour les revêtements en maçonnerie ; que si le cube de ces déblais a été porté en attachements et a même figuré sur des états de situation, ces circonstances ne peuvent suffire à faire admettre que l'État ait accepté de les prendre en charge ; qu'il y a lieu, au contraire, de décider, par application de l'article 59 précité, que les entrepreneurs n'ont pas droit au payement de ces déblais ;

Considérant, en ce qui concerne le remplissage en pierres sèches des fouilles en arrière des maçonneries, que les sieurs Magniet et Cussy reconnaissent eux-mêmes que le rejet de leur réclamation relative aux déblais de ces fouilles doit entraîner le rejet de leur demande concernant ce travail, le remplissage des vides ne devant être compté aux entrepreneurs qu'autant que les déblais correspondant à ces fouilles pourraient être payés à titre de déblais exceptionnels ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'arrêté attaqué doit être réformé en tant qu'il a alloué aux sieurs Magniet et Cussy des indemnités supérieures à celles qui sont proposées par le ministre pour les déblais exceptionnels et le remplissage des fouilles en arrière des maçonneries ; qu'ainsi les sommes allouées par le conseil de préfecture doivent être réduites, la première à 15.981f,04 et la seconde à 6.494f,43 ;

III. *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne les maçonneries prévues au projet comme maçonneries en moellons têtués :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que les ingénieurs ont exigé pour ces maçonneries une façon plus soignée que celle que comportait leur exécution dans les conditions fixées par l'article 39 du cahier des charges ; que, dans ces circonstances, il était dû un supplément de prix aux entrepreneurs et que le ministre ne justifie pas que le conseil de préfecture en ait fait une évaluation exagérée en la fixant à 13.118 francs ;

IV. *Sur les conclusions du ministre en ce qui touche la plus-value accordée pour dureté imprévue du rocher dans la tranchée de l'hectomètre n° 37 :*

Considérant que le bordereau des prix contient un prix moyen applicable aux déblais de rocher de toutes natures ; que si les entrepreneurs ont trouvé dans une tranchée du rocher plus dur que celui qu'ils pouvaient s'attendre à y rencontrer d'après les résultats des sondages voisins, cette circonstance ne pouvait les autoriser à demander la revision du prix fixé à forfait par leur

marché, l'instruction établissant d'ailleurs que le tracé de la ligne n'a pas été modifié postérieurement à l'adjudication ; qu'il y a lieu, dès lors, réformant l'arrêté attaqué, de supprimer l'indemnité de 10.050 francs allouée aux sieurs Magniet et Cussy sous le 38ᵉ chef ;

V. *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne les perrés :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'une certaine quantité de perrés a été exécutée dans des conditions plus onéreuses que celles qui étaient entrées dans la commune intention des parties lors de l'adjudication et en vue desquelles avaient été établis les prix du bordereau ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit qu'une plus-value a été allouée aux entrepreneurs et que le ministre ne justifie pas que le conseil de préfecture en ait fait une évaluation exagérée en la fixant à 830 francs, chiffre proposé par les experts ;

VI. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité à raison des recoupes des talus des tranchées :*

Considérant qu'il est reconnu par le ministre que l'ordre d'adoucir la pente des talus sur différents points a été donné aux entrepreneurs alors que les tranchées étaient presque totalement achevées suivant les profils types ; qu'ainsi cet ordre a été donné en dehors des conditions dans lesquelles pouvait s'appliquer la disposition de l'article 27 du cahier des charges ; qu'il résulte de l'expertise que l'exécution de cet ordre a nécessité de véritables recoupes desdites tranchées ; que, par suite, les sieurs Magniet et Cussy sont fondés à réclamer, en sus du prix fixé au bordereau pour les déblais, une plus-value à raison des difficultés particulières que ce travail a présentées et qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant, conformément aux conclusions de la majorité des experts, à la somme de 3.287^{f},36 ;

VII. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité à raison des difficultés extraordinaires et imprévues qu'aurait présentées l'extraction des déblais du même tunnel par suite de la rencontre de sources abondantes, notamment dans la calotte :*

Considérant que la sujétion résultant de la rencontre des sources était prévue par le marché, et qu'il résulte de l'expertise que les difficultés du travail n'ont pas excédé celles que les entrepreneurs pouvaient s'attendre à rencontrer, étant donné la nature de l'ouvrage qu'ils avaient à exécuter ; qu'il suit de là

que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité;

VIII. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation de diverses indemnités à raison des conséquences dommageables qu'aurait eues pour eux la livraison tardive de divers terrains de la ligne :*

Considérant que si tous les terrains à occuper n'ont pas été acquis dans le délai fixé par l'article 63 du cahier des charges, il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que ce retard n'a pas été de nature à entraver l'organisation normale des chantiers et qu'il n'est pas justifié par les entrepreneurs qu'ils eussent eu économie et, par suite, intérêt à installer une voie provisoire de Firminy au viaduc de la Gampille au cas où tous les terrains leur auraient été livrés en temps utile; qu'aucune indemnité ne leur est donc due de ce chef;

IX. *Sur les conclusions des sieurs Magniet et Cussy tendant à ce qu'il leur soit accordé une plus-value pour les dépenses d'élévation aux parties supérieures des viaducs des moellons de Rossignol qui ne pouvaient être amenés qu'au pied des ouvrages à construire :*

Considérant que la mise en place des matériaux est comprise dans le prix des maçonneries en moellons de Rossignol figurant au bordereau supplémentaire accepté par les entrepreneurs; qu'il n'est pas contesté que les sieurs Magniet et Cussy savaient, au moment où ils ont accepté ce prix, que les viaducs devaient être exécutés en moellons de la nouvelle carrière, que leur réclamation doit donc être rejetée par application de l'article 42 des clauses et conditions générales;

X. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation de diverses indemnités, par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales à raison de l'augmentation de plus d'un tiers de plusieurs natures d'ouvrages :*

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que les prix payés aux entrepreneurs rémunéraient d'une manière suffisante les déblais supplémentaires de roche des tranchées, les déblais exceptionnels des souterrains exécutés en sus des prévisions du devis et les 1.149 mètres cubes de remblais supplémentaires en pierres sèches sur lesquels porte la contestation; qu'ainsi les sieurs Magniet et Cussy n'ayant subi aucun préjudice par suite de l'exécution de ces ouvrages ne sont pas fondés à réclamer une indemnité par application de l'article 32 précité;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est produit aucune justification de nature à établir que l'indemnité de 1f,67 par mètre cube allouée par le conseil de préfecture, conformément à l'avis de la majorité des experts, pour les quantités de maçonneries de moellons de déblais excédant les prévisions du devis, soit insuffisante ;

Considérant, enfin, qu'il n'a été ordonné en cours d'exécution des travaux aucun changement pouvant avoir pour effet de modifier l'importance respective des déblais de souterrain à section entière et des déblais d'achèvement de la section intérieure telle que la déterminait au moment de l'adjudication l'état d'avancement de la section intérieure des tunnels qui était, en fait, connue des entrepreneurs ; que, dans ces circonstances, aucune indemnité ne peut être due à ces derniers par application de l'article 32 des clauses et conditions générales... (Les indemnités de 7.092f,40 et de 10.050 francs allouées sur les chefs 18 et 38 pour les revêtements du souterrain des Bruchères et pour dureté du rocher rencontré dans une tranchée sont supprimées ; les indemnités de 32.613f,84 et de 18.913f,81 allouées sur les chefs nos 26 et 27 pour déblais exceptionnels et remplissage de vides correspondants à ces déblais sont réduites aux chiffres de 15.981f,04 et de 6.494f,43. Il est accordé aux entrepreneurs une somme de 32.867f,36 pour les recoupes du talus. En conséquence, l'État payera aux sieurs Magniet et Cussy, en sus du montant du décompte et du montant des mémoires des travaux à l'économie réglés par l'administration à 69.038f,49, la somme de 258.267f,95. Frais d'expertise à la charge de l'État. Intérêts capitalisés à partir des 19 novembre 1892 et 28 décembre 1893.)

(N° 155)

[6 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Adjudication provisoire — Adjudication définitive. — Concurrent évincé ; Recours. — (Sieur Condomines.)

Décidé qu'un premier adjudicataire ayant connu le caractère provisoire de la première adjudication et l'obligation licite imposée au premier adjudicataire de concourir à nouveau avec les soumissionnaires ayant fait un rabais de 10 p. 100 au

moins, le préfet a pu sans excès de pouvoir approuver la deuxième adjudication au profit d'un nouvel adjudicataire.

. . . .

CONSIDÉRANT que la requête du sieur Condomines tend à faire annuler pour excès de pouvoir deux décisions notifiées les 27 février et 22 mars 1893, par lesquelles le préfet de l'Hérault a refusé d'approuver l'adjudication des travaux d'entretien des voies publiques de la ville de Montpellier, prononcée à son profit le 8 février 1893 et d'annuler la réadjudication faite le 1er mars 1893 au mépris de ses droits acquis ;

Mais considérant que l'adjudication à laquelle il a été procédé le 8 février 1893 constitue, non une adjudication définitive, ainsi que le prétend le requérant, mais seulement une adjudication à titre provisoire ; qu'en effet, aux termes de l'article 24 du cahier des charges, il devait être procédé à une réadjudication entre le premier adjudicataire et les soumissionnaires qui auraient fait des offres de rabais d'au moins 10 p. 100 sur le prix de l'adjudication ; qu'à la vérité le requérant soutient n'avoir jamais donné son consentement à cette disposition prise en violation de l'ordonnance du 14 novembre 1837, aux termes de laquelle il ne peut être procédé à une réadjudication que dans le cas où plusieurs soumissionnaires auraient offert le même prix ;

Mais considérant qu'il résulte du texte même de la soumission du sieur Condomines et du procès-verbal du 8 février 1893 qu'il a signé sans aucune réserve, que le requérant a reconnu lui-même avoir eu connaissance de la disposition qu'il critique aujourd'hui et dont la légalité ne saurait d'ailleurs être contestée ; que, d'autre part, en approuvant l'adjudication du 1er mars 1893 le préfet n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui appartiennent ; que, dès lors, le sieur Condomines n'est pas fondé à demander l'annulation pour excès de pouvoirs des décisions ci-dessus visées... (Rejet.)

(N° 156)

[11 juillet 1894]

Communes. — Traité pour la distribution des eaux. — Ville de Courtenay. — Interprétation du traité. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Recours. — (Ville de Courtenay.)

Décidé par application du traité de concession que les frais

d'établissement d'un réservoir d'air et d'une pompe rotative rentraient parmi les dépenses d'installation incombant à la compagnie concessionnaire de la distribution d'eaux (Ville de Courtenay, 1re esp.).

Décidé qu'en se substituant une autre personne pour l'exploitation de la concession, sans que la commune ait figuré au contrat passé avec cette personne, la société des eaux n'a pu se dégager de ses obligations à l'égard de la ville, et que par suite elle doit être maintenue en cause dans une instance introduite par la ville au sujet de l'application du traité de concession (Ville de Courtenay, 2e esp.).

Procédure. — Arrêté préparatoire. — Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens des parties réservés : recours ; non-recevabilité (Ville de Courtenay, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Ville de Courtenay.*)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en vertu du traité en date du 15 juin 1883, concernant le service de la distribution des eaux à Courtenay, les frais de premier établissement ainsi que les dépenses de toute nature nécessitées par l'exploitation sont à la charge du concessionnaire moyennant la garantie donnée par la Ville d'une recette annuelle calculée à forfait ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le réservoir d'air construit en 1886 était indispensable pour éviter les coups de bélier dans la canalisation et que la pompe rotative installée à la même époque est destinée, en cas d'accident, à épuiser rapidement le puits d'alimentation pour permettre la réparation des appareils de refoulement placés au-dessous du niveau de l'eau ; que, dans ces conditions, la dépense résultant de ces travaux est de celles qui incombaient à la Société, par application des dispositions ci-dessus analysées du traité ;

Considérant, à la vérité, que la compagnie des eaux soutient que l'exécution de ces travaux n'a été commandée par la municipalité qu'avec l'approbation du conseil municipal qui en aurait voté le payement dans ses délibérations en date des 18 juillet 1886, 22 mai et 20 novembre 1887 ;

Mais considérant qu'il résulte des délibérations précitées que le conseil municipal s'est borné à approuver le compte de garantie présenté par la société et à ouvrir divers crédits au maire pour payer des travaux d'amélioration des distributions d'eau en ville exécutés au compte de la commune sans qu'il ait été appelé

à voter le payement des appareils dont il s'agit qui ont été installés dans l'usine; qu'il suit de là que la commune de Courtenay est fondée à demander que la compagnie des eaux et du gaz soit condamnée à lui restituer la somme de 2.224f,90, dont le payement ne lui incombait pas, avec les intérêts à dater du 2 août 1892 et les intérêts des intérêts, à partir du 16 avril 1894... (La Compagnie payera à la commune de Courtenay 2.224f,90, avec intérêts à dater du 2 août 1892; capitalisés à partir du 16 avril 1894; la Compagnie supportera les frais d'expertise et les dépens.)

2e ESPÈCE. — (*Ville de Courtenay.*)

SUR LES CONCLUSIONS *tendant à ce que la société des eaux et du gaz soit mise en cause :*

Considérant que, par les contrats particuliers passés pour l'exploitation de sa concession, sans que la commune y ait figuré, la société des eaux et du gaz de Courtenay n'a pu se dégager de ses obligations à l'égard de cette dernière; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de la retenir en cause dans l'instance introduite par la commune concernant l'application du traité de concession :

Sur l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que le conseil de préfecture n'a admis au fond aucune des prétentions des parties en cause; qu'en ordonnant une expertise sur leurs demandes respectives, il a expressément réservé tous leurs droits et moyens; qu'ainsi cette disposition est purement préparatoire et que la ville, dès lors, n'est pas recevable à demander l'annulation... (Arrêté réformé en tant qu'il a sursis à statuer en l'état sur les conclusions dirigées contre la société des eaux et du gaz de Courtenay et qu'il a mis à la charge de la commune les dépens exposés devant le conseil de préfecture; dépens devant le Conseil d'État supportés par la société; rejet du surplus des conclusions de la Ville.)

(N° 157)

[11 juillet 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de Vieilleville à Bourganeuf. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur George.)

Art. 33. — *Renchérissement du prix de la main-d'œuvre.*

Rejet : ce fait n'aurait pu qu'ouvrir en faveur de l'entrepreneur le droit de demander la résiliation du marché et il est établi que l'entrepreneur, après avoir réclamé la résiliation, a retiré sa demande sans qu'aucune promesse d'indemnité lui ait été faite.

Art. 41. — Réclamations formées plus de vingt jours après la notification du décompte. — Non-recevabilité.

. . . .

Considérant qu'à la date du 28 janvier 1885, le sieur George a accepté le décompte de son entreprise s'élevant à la somme de 1.106.295^{f},72 sous la réserve de réclamations à produire dans le délai réglementaire ; que la seule réclamation présentée par cet entrepreneur dans les vingt jours qui ont suivi porte la date du 21 janvier et que cette réclamation tendait uniquement à l'allocation d'une indemnité à raison de l'augmentation des prix de la main-d'œuvre résultant des adjudications de travaux publics faites dans le département de la Creuse et les départements voisins; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par application de l'article 41 des clauses et conditions générales, déclaré irrecevables toutes autres réclamations ultérieures du sieur George, notamment sa demande d'indemnité à raison des retards allégués dans la livraison des terrains;

En ce qui concerne la demande d'indemnité formulée à raison de l'augmentation des salaires :

Considérant que l'augmentation des prix de la main-d'œuvre qui a pu se produire au cours de l'exécution des travaux adjugés au sieur George pouvait autoriser l'entrepreneur à demander la résiliation de son marché dans les conditions de l'article 33 des clauses et conditions générales, mais n'était pas de nature à ouvrir à son profit droit à indemnité; qu'à la vérité, le requérant qui avait demandé la résiliation de son marché et qui a retiré cette demande, allègue n'avoir consenti à continuer ses travaux qu'après avoir reçu des ingénieurs du service l'assurance qu'il serait indemnisé des conséquences onéreuses de la hausse des salaires qu'il avait à subir; mais que ces allégations ne sont appuyées d'aucune preuve et sont formellement contredites par les ingénieurs; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que la demande d'indemnité du sieur George a été rejetée par le conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 158)

[11 juillet 1894]

Travaux publics. — Guerre. — Fort de Vaujours. — Décompte. — Supplément de prix alloué à l'entrepreneur pour des maçonneries de voûtes exceptionnelles. — (Ministre de la guerre contre sieur Ramond.)

Procédure. — Arrêté appliquant un arrêté annulé ; annulation par voie de conséquence.

. . . .

... En ce qui concerne *l'arrêté du conseil de préfecture en date du* 18 *mars* 1891 :

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 24 février 1885, confirmé sur ce point par la décision du Conseil d'État du 9 décembre 1887 (p. 795), a accordé au sieur Ramond un supplément de prix pour les maçonneries de voûtes exceptionnelles, et qu'il l'a fixé à 15f,84 par mètre cube, pour les voûtes dont les parements sont restés bruts, et à 12f,38 pour les voûtes dont les parements sont smillés ;

Considérant que le rapport des experts, dont les décisions précitées n'ont fait qu'adopter les conclusions quant à ce, établit que, la maçonnerie formant l'intrados sur 25 centimètres de hauteur, a seule fait l'objet d'un travail plus soigné, ne rentrant pas dans les prévisions du cahier des charges générales, et que seule elle a le caractère de maçonnerie de voûtes exceptionnelle, tandis que le surplus n'est qu'une maçonnerie ordinaire; qu'ainsi le ministre est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué en tant qu'il a reconnu qu'un supplément de prix a été alloué à l'entrepreneur pour cette dernière maçonnerie; mais que l'autorité de la chose jugée fait obstacle à ce que le ministre demande la réduction du chiffre de la plus-value fixée par les décisions des 24 février 1885 et 9 décembre 1887, à 15f,84 et à 12f,38 par mètre cube de maçonnerie exceptionnelle ;

En ce qui concerne l'arrêté du conseil de préfecture en date du 31 *mai* 1893 :

Considérant qu'il a fait application, pour déterminer le chiffre

du supplément de prix alloué au sieur Ramond, des dispositions de l'arrêté du 18 mars 1891 qui sont annulées par la présente décision, que cette annulation doit entraîner par voie de conséquence celle de l'arrêté du 31 mai 1893;

Sur les intérêts des intérêts :

... (Capitalisation demandée les 19 mars 1892, 31 mars 1893 et 13 avril 1894) ... (Arrêté du 18 mars 1891 annulé : 1° en tant qu'il a décidé que le supplément de prix s'applique à toute l'épaisseur des voûtes du fort de Vaujours et non pas seulement à la maçonnerie de voûtes exceptionnelle consistant dans l'assise des moellons d'une épaisseur de 25 centimètres formant l'intrados; 2° en tant qu'il a condamné l'État à supporter les frais de la liquidation faite en vertu de l'arrêté attaqué; ces frais seront supportés en entier par le sieur Ramond. Renvoi devant l'administration pour être procédé à la liquidation des sommes qui lui sont dues, en appliquant le prix de 15f,84 au cube formé par les moellons de l'intrados à parements bruts, sur 25 centimètres de hauteur, et en appliquant le prix de 12f,38 aux moellons de tête smillés, sur la même hauteur de 25 centimètres. Arrêté du 31 mai 1893 annulé. Intérêts capitalisés aux dates des 19 mars 1892, 31 mars 1893 et 13 avril 1894.)

(N° 159)

[11 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages aux propriétés. — Droit d'accès. — Indemnité. — Compensation de plus-value. — Procédure : demande en réduction d'honoraires d'experts. — (Commune de Gennevilliers.)

Décidé que la commune, ayant fait exécuter sur une digue des travaux destinés à faciliter la circulation sur cet ouvrage, n'était pas fondée à contester le droit d'accès d'un riverain de la digue.

Propriétaire ayant un droit d'accès sur une digue. Remblai établi au-devant de sa propriété, sur sa demande réitérée. Pas d'indemnité à raison de la gêne résultant pour lui de cet ouvrage.

Aggravation de la situation de l'immeuble par suite de l'exécution d'un chemin vicinal.— Indemnité allouée. Compen-

sation avec la plus-value spéciale procurée par l'exécution de cette voie nouvelle.

Frais d'expertise mis pour moitié à la charge du propriétaire à raison de l'exagération de sa demande d'indemnité.

Procédure. — Honoraires d'experts. — Demande en réduction portée directement devant le Conseil d'État. — Non-recevabilité.

Vu la requête ... pour la commune de Gennevilliers ... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 25 mars 1890, par lequel le conseil de préfecture de la Seine l'a condamnée à payer au sieur Saffroy une somme de 3.950 francs en réparation du préjudice causé à ce particulier par les modifications apportées aux accès de sa propriété lors de l'établissement du chemin vicinal ordinaire n° 1 ; — *Ce faisant*, *attendu* qu'aucune indemnité n'est due au sieur Saffroy, par les motifs, d'une part, qu'il résulte des rapports d'expertise que les travaux de construction de ce chemin vicinal exécutés postérieurement à 1874 ont augmenté de quelques centimètres à peine la pente du remblai établi antérieurement devant la propriété Saffroy, et, d'autre part, que l'exécution de ce remblai, qui date de 1868, a eu lieu à la demande réitérée du sieur Saffroy ; que, dans le cas où le Conseil d'État estimerait cependant qu'une indemnité est due à ce propriétaire, il y aurait lieu de réduire à 575 francs le montant de la somme qui lui a été attribuée par l'arrêté attaqué; et que les pertes de loyers qu'il allègue ont été largement compensées par la plus-value procurée par l'établissement d'une voie carrossable à l'ensemble du terrain du sieur Saffroy, qui en a déjà vendu une partie à un prix très avantageux; qu'enfin, il convient de réduire dans une mesure que le Conseil appréciera les frais de la première expertise s'élevant à 1.200 francs...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la commune de Gennevilliers qui a fait exécuter, en 1868, les travaux destinés à faciliter la circulation sur la digue, n'est pas fondée à contester le droit d'accès du sieur Saffroy sur cet ouvrage, et à soutenir qu'elle ne lui doit aucune indemnité ;

Mais considérant que le remblai établi en 1868, au-devant de la propriété du sieur Saffroy, a été fait sur la demande réitérée de ce dernier ; qu'ainsi il n'est pas fondé à se plaindre de la gêne résultant pour lui de cet ouvrage; que, si la situation de son immeuble a été encore aggravée postérieurement à 1874

par l'exécution du chemin vicinal n° 1, il sera fait une exacte appréciation, tant du dommage que sa propriété a subi, que de la plus-value spéciale que lui a procurée l'établissement de cette voie nouvelle en lui allouant pour toutes les causes de préjudice alléguées une indemnité de 800 francs en réduisant à cette somme le montant des condamnations prononcées contre la commune ;

Considérant qu'à raison de l'exagération de la demande du sieur Saffroy, il y a lieu de mettre à sa charge une partie des frais d'expertise ;

Sur les conclusions de la commune tendant à la réduction des honoraires alloués aux premiers experts, à raison de l'extension irrégulière qu'ils auraient donnée à leur mission :

Considérant qu'il appartenait à la commune de contester dans les formes et les délais établis par la loi du 22 juillet 1889 la liquidation des honoraires attribués aux experts, mais qu'elle ne saurait saisir directement le Conseil d'État des conclusions tendant à la réduction de ces honoraires... (La commune payera au sieur Saffroy une indemnité de 800 francs avec intérêts à partir du 4 avril 1889, capitalisés au 23 mai 1893 ; — frais d'expertise supportés par moitié. Dépens de la commune à la charge du sieur Saffroy.)

(N° 160)

[20 juillet 1894]

Carrières. — Éboulements. — Frais des opérations de sauvetage. — (Ministre des travaux publics contre sieur Taupin.)

Les frais d'opérations de sauvetage, faites par l'administration à raison d'un éboulement dans les galeries souterraines d'une carrière, peuvent être recouvrés sur l'exploitant, alors même que celui-ci aurait interdit à ses ouvriers l'accès des galeries dangereuses et qu'aucune faute ne lui serait imputable. — L'exploitant a seulement un recours contre les ayants droit des victimes.

. . . .

Considérant que l'article 82 de la loi du 21 avril 1810 soumet les carrières où l'exploitation a lieu par galeries souterraines à la surveillance de l'administration chargée de prendre les me-

sures nécessaires pour assurer la conservation des travaux et la sûreté des ouvriers;

Considérant qu'à la suite de l'accident survenu le 17 octobre 1889 dans les galeries de la carrière des Brûlis, l'administration a procédé aux opérations de sauvetage nécessitées par l'éboulement; qu'aux termes de l'article 20 du décret du 3 janvier 1813 rendu pour l'exécution de la loi du 21 avril 1810, les dépenses nécessitées par ces travaux sont à la charge de l'exploitant; que ce dernier soutient, il est vrai, qu'il a interdit à ses ouvriers l'accès des galeries dangereuses et qu'aucune faute ne peut lui être imputée; mais que cette circonstance, qui pourrait motiver de sa part un recours contre les ayants droit des victimes, n'est pas de nature à l'exonérer de frais mis à sa charge par l'article 20 du décret précité et au remboursement desquels c'est à tort que l'arrêté attaqué a condamné l'État... (Arrêté annulé. Conclusions, prises par le sieur Taupin devant le conseil de préfecture et tendant à obtenir de l'État le remboursement d'une somme de 468 francs, rejetées.)

(N° 161)

[20 juillet 1894]

Cours d'eau. — Taxe de curage. — (Sieur Toulet.)

Décide que les travaux ayant été exécutés d'office avant qu'il fût intervenu, conformément au décret constitutif du syndicat, un arrêté préfectoral ordonnant l'exécution d'office des travaux, il y avait lieu d'accorder à un propriétaire intéressé aux travaux décharge de la taxe à lui réclamée.

. . . .

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 19 du décret du 6 mars 1861, constitutif du syndicat des Barthes-du-Hour à Guiche « au cas où les travaux de curage mis à la charge des riverains n'auront point été exécutés dans les délais prescrits, et conformément aux conditions qui leur auront été imposées, il sera dressé un procès-verbal des travaux non exécutés, que ce procès-verbal sera transmis avec les moyens de défense des intéressés, et l'avis du directeur du syndicat, au préfet qui ordonnera, s'il y a lieu, l'exécution d'office des travaux à faire pour le compte des retardataires »;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les travaux de curage mis à la charge du sieur Toulet ont été exécutés d'office, avant qu'il fût intervenu, conformément aux dispositions précitées, un arrêté préfectoral ordonnant l'exécution d'office des travaux dont s'agit; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens invoqués dans la requête, il y a lieu d'accorder au sieur Toulet décharge tant de la taxe de curage à laquelle il a été assujetti en 1891 sur le rôle du syndicat des Barthes-du-Hour à Guiche, que des frais d'expertise mis à sa charge par l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Déchargé. Frais d'expertise mis à la charge du syndicat des Barthes-du-Hour à Guiche.)

(N° 162)

[20 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Distribution d'électricité. — Fourniture et installations d'appareils. — Insuffisance de la force motrice. — (Sieur Henrion.)

Un constructeur-électricien, qui, après avoir assuré à une commune qu'elle possédait une force motrice suffisante pour une distribution d'électricité, a passé avec elle un traité pour la fourniture et l'installation d'appareils électriques, n'est pas fondé à réclamer le prix de ces appareils, alors qu'ils n'ont pu être utilisés pour insuffisance de la force motrice. — L'utilité des appareils était subordonnée à l'existence d'une force suffisante pour les actionner.

. . . .

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, le sieur Henrion soutient que le traité qu'il a passé avec la commune de Pierrefort a uniquement pour objet la fourniture, et l'installation des appareils électriques, et que, par suite, il n'est pas responsable de l'insuffisance de la force motrice;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est sur l'initiative du sieur Henrion, et à la suite d'offres par lui faites, que le conseil municipal de Pierrefort s'est décidé à installer la lumière électrique; que, en effet, le maire ayant exprimé des doutes sur la puissance du cours d'eau auquel la force motrice devait être empruntée, le sieur Henrion a envoyé un ingénieur

de sa maison pour procéder à une vérification sur place, et que le traité n'est intervenu que sur la déclaration formelle de cet ingénieur que la force dont pouvait disposer le moulin du sieur Delcher était plus que suffisante; qu'ainsi, bien que la commune ait passé deux traités, l'un avec le sieur Henrion pour la fourniture et l'installation des appareils, l'autre avec le sieur Delcher pour la cession de la force motrice, ces deux actes, intimement liés dans la commune intention des parties, n'ont constitué qu'une seule et même opération en vue de procurer à la commune l'éclairage électrique;

Considérant qu'il est également établi par l'instruction que l'insuffisance de la force motrice dont disposait le sieur Delcher n'a pas permis aux appareils d'Henrion de fonctionner; que cette insuffisance a été notamment reconnue et constatée par un autre ingénieur de sa maison; qu'en admettant la bonne foi des déclarations fournies par le premier ingénieur, le sieur Henrion n'en est pas moins responsable de l'erreur par lui commise; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande en payement des appareils fournis à la commune, prononcé la résiliation du traité et condamné le sieur Henrion à rembourser les frais de camionnage et de montage;

Sur les conclusions de la commune de Pierrefort tendant à l'allocation des intérêts et intérêts des intérêts des sommes avancées par elle pour frais de camionnage et de montage des appareils :

Considérant que le conseil de préfecture lui a accordé les intérêts desdites sommes à partir du 24 novembre 1891;—que, devant le Conseil d'État, elle demande les intérêts des intérêts dans son mémoire en défense enregistré le 14 novembre 1892; mais qu'à cette date il ne lui était pas dû une année d'intérêts; — que, dès lors, sa demande doit être rejetée... (Rejet avec dépens.)

(N° 163)

[20 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Adduction d'eaux. — (Ville de Clermont-Ferrand.)

Acomptes dus par interprétation du marché. Intérêts. Point

de départ. — Une demande formée devant un tribunal incompétent ne fait pas courir les intérêts.

. . . .

Considérant que si, aux termes du traité du 26 février 1883, le sieur Kuhn ne pouvait exiger le payement d'aucun acompte avant d'avoir justifié de ses droits de propriété sur les terrains nécessaires pour assurer un périmètre de protection suffisant aux sources qu'il offrait à la ville, celle-ci, par un second traité, en date du 4 mars 1885, s'est entièrement chargée aux lieu et place du sieur Kuhn de constituer le périmètre de protection, soit en achetant de nouvelles parcelles de terrain, soit en complétant l'établissement de propriété après vérification des titres produits par le sieur Kuhn pour les terrains acquis par lui et qu'il était stipulé expressément que les frais avancés par la ville à cet effet seraient prélevés sur le montant du solde dont le payement devait être effectué par annuités, déduction faite des acomptes;

Considérant que ces dispositions ont eu pour effet d'exonérer le sieur Kuhn des justifications qui lui étaient primitivement imposées en ce qui concerne le périmètre de protection et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la ville n'est pas fondée à en exiger la production avant de payer les acomptes prévus par l'article 3 du traité du 26 février 1883;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Kuhn n'a demandé les intérêts devant le conseil de préfecture, seul compétent pour connaître de son action contre la ville, qu'à la date du 3 juin 1890; que, dès lors, les intérêts des sommes à lui allouées ne sont dus qu'à partir de ce jour;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, par son mémoire enregistré le 21 novembre 1893, le sieur Kuhn a demandé les intérêts des intérêts; qu'à cette date, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu, par suite, de faire droit à sa demande... (Requête de la ville rejetée. Le sieur Kuhn aura droit, à dater du 21 novembre 1893, aux intérêts des intérêts des sommes à lui allouées par l'arrêté attaqué. Surplus des conclusions du sieur Kuhn rejeté. Dépens supportés par la ville.)

(N° 164)

[20 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Adduction d'eaux potables. — Puits. — Forage. — (Sieur Schweitzer.)

Cautionnement et dixième de garantie. Remboursement dû au jour de la réception définitive des travaux (III).

Frais d'expertise mis en entier à la charge de la ville, qui n'a fait aucune offre, encore bien que l'entrepreneur n'ait pas complètement obtenu gain de cause (VII).

Intérêts du cautionnement et de la retenue de garantie. Fixation du point de départ au jour de la réception définitive (VI).

Malfaçons rendant plus coûteux le nettoyage du radier d'un souterrain. Indemnité due par l'entrepreneur (IV).

— Profondeur insuffisante dans la pose des tuyaux due à la nature des terrains rencontrés. Pas de responsabilité de l'entrepreneur (V).

Réception définitive des travaux fixée à l'expiration du délai d'un an à compter de la réception provisoire : celle-ci a été faite sans réserves et il ne s'est révélé pendant le délai de garantie que des imperfections de délai (III).

Retards. — Achèvement des travaux après le délai fixé par le cahier des charges. Pas de responsabilité de l'entrepreneur : le délai fixé était insuffisant (I).

Sujétions.—Dégagements d'acide carbonique ayant rendu plus onéreux les travaux de percement d'un souterrain par suite de l'obligation imposée à l'entrepreneur de ne pas faire suivre les opérations de forage de revêtements de maçonnerie : indemnité due (II).

Travaux non prévus au devis (creusement d'un puits destiné à activer les travaux d'un souterrain), mais reconnus nécessaires : prix dû à l'entrepreneur (I).

. . . .

I. En ce qui concerne *la demande d'indemnité pour creusement d'un puits entre les deux têtes du souterrain :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des deux rapports d'experts, unanimes sur ce point, que le percement à petite section d'un souterrain d'environ 900 mètres

nécessitait plus de deux fronts d'attaque et que l'ouverture d'un puits se trouvait naturellement indiquée par une dépression du sol où la profondeur de ce puits ne devait pas excéder celle de 44 mètres; qu'ainsi le puits creusé par l'entrepreneur en cet endroit a eu pour résultat utile d'avancer de près de trois mois l'achèvement des travaux et de mettre la ville de Saint-Marcellin en possession d'eaux potables au moment de l'année où le besoin s'en faisait le plus sentir; que, d'autre part, la ville n'est pas fondée à soutenir que, malgré l'exécution de cet ouvrage l'entrepreneur n'a pu livrer le canal que huit mois après le terme fixé par le marché; qu'en effet, aucun retard n'est imputable à ce dernier, l'expertise établissant que le délai de quinze mois qui lui avait été primitivement accordé était absolument insuffisant; que, dès lors, il y a lieu de condamner la ville à lui payer de ce chef l'indemnité de 3.600 francs proposée par les experts;

... II. *En ce qui concerne la présence de gaz méphitiques :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les dégagements d'acide carbonique qui ont rendu plus longs et plus onéreux les travaux de percement du souterrain se sont surtout produits du côté où l'entrepreneur a été invité à ne pas faire suivre l'attaque, de l'exécution des maçonneries de revêtement; qu'en effet, c'est sur l'ordre formel de l'architecte et pour satisfaire au désir du conseil municipal que l'entrepreneur a dû, de ce côté du souterrain, avancer les opérations de forage, sans les faire suivre des revêtements; que, dans ces circonstances, le sieur Schweitzer est fondé à demander une indemnité, et qu'il y a lieu de la fixer, conformément à l'avis unanime des experts, à 2.500 francs;

III. *Sur les conclusions tendant à fixer au 4 juillet 1889 la date de la réception définitive des travaux et à faire ordonner la restitution du cautionnement et de la retenue de garantie :*

Considérant qu'aux termes de l'article 26 du cahier des charges le délai de garantie est fixé à un an à dater du jour de la réception provisoire, que cette réception a eu lieu le 4 juillet 1888 sans qu'il ait été formulé de réserves *spéciales à l'exécution* des travaux, que la ville a pris possession des ouvrages; que, malgré certaines imperfections de détail, ces derniers n'ont pas cessé de suffire à leur destination; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que la date de la réception définitive des travaux doit être fixée au 4 juillet 1889 ainsi que celle du remboursement du cautionnement et du dixième de garantie;

IV. *En ce qui concerne la condamnation prononcée contre l'entrepreneur pour vices de construction du radier du souterrain :*

Considérant qu'il résulte des rapports d'experts que quelques irrégularités ont été relevées dans la pente du radier, que les imperfections paraissent devoir rendre plus coûteux le nettoyage et l'entretien de la conduite; que, dès lors, il y a lieu de maintenir sur ce point la condamnation prononcée contre l'entrepreneur par l'arrêté attaqué.

V. *En ce qui concerne la condamnation à* 150 *francs de dommages-intérêts pour profondeur insuffisante dans la pose de la conduite :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si la conduite n'a pas partout la profondeur prévue au devis, ce fait n'est pas imputable à une négligence de l'entrepreneur, mais doit être attribué uniquement à la nature des terrains traversés, qui ne lui a pas permis d'observer exactement sur tous les points les cotes primitivement indiquées;

... VI. *Sur les intérêts :*

Sur les intérêts des intérêts.....

VII. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que la ville de Saint-Marcellin n'ayant fait aucune offre à l'entrepreneur il y a lieu d'exonérer celui-ci des frais d'une expertise que la ville seule a rendue nécessaire... (Arrêté annulé en ce qui concerne les rapports de la ville et de l'entrepreneur; la Ville payera au sieur Schweitzer, avec intérêts du 30 novembre 1888, en sus des sommes portées au décompte, celle de 14.350 francs sur laquelle la ville prélevera avant tout payement la somme de 1.000 francs; la ville remboursera en outre au sieur Schweitzer son cautionnement et le dixième de garantie avec intérêts à partir du 4 juillet 1889. Intérêts capitalisés aux 11 avril 1891, 25 août 1892, 9 juillet 1894; frais d'expertise et de transport sur les lieux mis à la charge de la Ville; surplus des conclusions du sieur Schweitzer rejeté. Ville de Saint-Marcellin condamnée aux dépens.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 165)

[30 juin 1894]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Établissement défectueux d'appareils à gaz. — École nationale. — Compétence. — Conflit. — (Sieur Losser.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur le dommage causé par l'installation défectueuse d'appareils à gaz dans un bâtiment affecté à un service public* (*) *et il peut, à cette occasion, prononcer sur les responsabilités qui résulte-

(*) L'École nationale des arts industriels de Roubaix étant un établissement de l'État dont la gestion et le fonctionnement constituent un service public, il est de jurisprudence constante que l'autorité compétente pour statuer sur la responsabilité de l'État, à raison du dommage causé par le fonctionnement de ce service public, est l'autorité administrative. 11 décembre 1885, Rotschild (*Trib. des confl.*), p. 708; 1er février 1873, *Blanco* (*Trib. des confl.*), 1er supplément, p. 61 et les conclusions des commissaires du gouvernement. — Voir toutefois en sens contraire la décision *Linas*, du 24 mai 1884 (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 436, d'ailleurs isolée et qui paraît être une décision d'espèce. Les principes en matière de responsabilité de l'État devaient même s'appliquer *à fortiori* dans une affaire où il s'agissait de l'appréciation des rapports entre l'État et le préposé d'un service public.

Le Tribunal des conflits toutefois, retenant les termes même de l'assignation de Losser, a préféré se placer sur le terrain de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite de travaux publics, afin de spécifier ainsi quelle était dans l'organisation administrative l'autorité à laquelle il appartiendra de statuer. Pouvoir régulateur souverain, mais non degré de juridiction, il n'est pas, en effet, lié par les raisons données ou les textes visés dans l'arrêté de conflit (Dictionnaire d'administration de Blanche, v° Conflits, p. 561, 2e col, § 8). — Peut-être aussi a-t-on voulu donner un juge à Losser qui, ayant déjà éprouvé un refus de la part du Ministre, pourrait se voir opposer par lui une fin de non-recevoir.

raient de l'absence de précautions imputée par l'administration (*).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 23 mars 1894, par lequel le préfet du département du Nord a élevé le conflit d'attributions dans l'instance engagée, devant la cour d'appel de Douai, à la requête du sieur Losser contre l'État ;

Vu l'exploit du 31 mars 1892, par lequel Losser a assigné le préfet du département du Nord, comme représentant l'État, en payement d'une somme de 10.000 francs à titre de dommages-intérêts, attendu que, le 17 janvier 1890, à six heures du soir, le requérant, alors concierge à l'École nationale des arts industriels de Roubaix, était occupé à allumer le gaz dans une salle éclairée à l'aide de lampes enveloppées d'une cloche en verre, lorsque l'un de ces appareils éclata; qu'il fut atteint par des éclats de verre et reçut des blessures qui lui occasionnèrent la perte complète de l'œil droit et un grand affaiblissement de l'œil gauche; que l'État est civilement responsable de cet accident, faute d'avoir pris, pour l'éviter, les précautions que la prudence commandait ;

Vu le jugement du tribunal civil de Lille, du 30 juin 1892 ;

Vu le jugement, en date du 9 mars 1893, par lequel ce tribunal ordonne une expertise, à l'effet notamment de déterminer si l'appareil installé pour l'éclairage était défectueux, ensemble les conclusions des parties ;

Vu le jugement du 11 août de la même année, par lequel le tribunal, sans avoir égard à l'exception d'incompétence soulevée par l'État, et se fondant sur ce qu'il résulterait de l'expertise que les appareils d'éclairage n'étaient pas installés de manière à éviter les accidents, condamne l'État à payer à Losser la somme de 4.000 francs avec intérêts du jour de la demande, et aux dépens ; ensemble les conclusions des parties ;

Vu l'acte, en date du 7 septembre 1893, par lequel le préfet, agissant au nom et comme représentant l'État, interjette appel des trois jugements ci-dessus visés ;

Vu le mémoire en déclinatoire du 14 octobre 1893, qui revendique pour l'autorité administrative la connaissance du litige, attendu que la responsabilité de l'État, en ce qui touche l'accident survenu à Losser dans l'exercice de l'une des attributions

(*) Voy. 11 juillet 1891, *Lagrave*, p. 544 ; — 18 novembre 1893, *demoiselle Bérard*, p. 766 ; — Cons. d'Ét. 9 mars 1894, *Daubard*, p. 190 (*Arr. du C. d'Ét.*).

de l'emploi pour lequel il était rétribué sur les fonds de l'État et qu'il impute à un défaut de précautions, dépend de l'appréciation des règles et conditions du fonctionnement d'un service public et des fautes qui auraient été commises par les agents de ce service ;

Vu l'arrêt, en date du 19 mars 1894, par lequel la Cour, contrairement aux conclusions du ministère public, rejette le déclinatoire attendu que l'action est dirigée contre l'État propriétaire de son immeuble et par suite responsable ainsi qu'un simple particulier ;

. . . .

CONSIDÉRANT que, d'après l'exploit d'assignation et les conclusions prises par Losser devant le tribunal de Lille, l'accident et les conséquences dommageables qu'il a eues ont pour cause aussi bien le mode défectueux d'établissement et d'installation des appareils à gaz que l'absence de précautions ;

Considérant que les travaux exécutés dans un bâtiment de l'État affecté à un service public pour l'installation de l'éclairage sont des travaux publics ; — que, dans ces circonstances, la demande se rattache par un lien indivisible à l'exécution ou à l'inexécution d'un travail public ; que, dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et d'apprécier également les responsabilités pouvant résulter de l'absence de précautions imputée à l'administration ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le préfet a revendiqué la connaissance du litige pour l'autorité administrative... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus : l'exploit introductif d'instance ; les jugements du tribunal civil de Lille... ; l'arrêt de la cour d'appel de Douai... ensemble tous actes de procédure, toutes demandes formées et conclusions prises aux fins de faire statuer par l'autorité judiciaire sur la demande contre l'État.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 166)

[7 mars 1895]

Gratifications.

Monsieur le Préfet, la Cour des comptes a critiqué l'imputation, sur les fonds des travaux, des gratifications allouées aux conducteurs, commis et autres agents relevant du Ministère des travaux publics. Elle a fait remarquer que ces gratifications doivent être imputées sur les chapitres de personnel qui supportent les traitements des agents dont il s'agit.

Ces observations m'ont paru fondées et, afin d'en éviter le retour, j'invite *expressément* MM. les ingénieurs en chef à s'abstenir de proposer de payer sur les fonds des travaux toute gratification ou toute indemnité équivalant à une gratification.

Ces gratifications ou indemnités seront prélevées sur les fonds des chapitres de personnel.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
DUPUY-DUTEMPS.

(N° 167)

[20 mars 1895]

Mesures à prendre pour activer l'instruction des affaires contentieuses.

Monsieur le Préfet, mes prédécesseurs vous ont signalé, à diverses reprises, la nécessité d'activer l'instruction des affaires

contentieuses, et ils vous ont indiqué les mesures à prendre pour atteindre ce but.

Il m'a paru nécessaire, à la suite d'incidents récents, de reviser et de coordonner ces mesures qui ont fait l'objet de plusieurs circulaires ministérielles, et j'ai arrêté les dispositions suivantes auxquelles je vous prie de vous conformer à l'avenir.

Instance devant le conseil de préfecture. — 1. Les requêtes introductives d'instances sont aujourd'hui, en vertu de la loi du 22 juillet 1889, déposées au greffe du conseil de préfecture, et c'est à ce conseil qu'il appartient d'ordonner les divers actes de procédure dont ce dépôt forme le point de départ, et de fixer le délai accordé aux parties pour produire leurs moyens de défense.

2. MM. les ingénieurs devront s'attacher à ne pas dépasser ces délais en ce qui les concerne, et à ne garder les dossiers qui leur seront communiqués que pendant le temps strictement nécessaire pour éclaircir les faits et préparer leurs conclusions.

Je dois vous rappeler, Monsieur le Préfet, que vous seul avez qualité pour signer, au nom de l'État, les conclusions préparées par les ingénieurs.

Dans le cas où vous n'approuveriez pas les conclusions ainsi préparées, vous auriez à en référer à l'administration centrale.

MM. les ingénieurs devront également faire tous leurs efforts pour activer les divers actes de procédure auxquels ils auront à prendre part.

Enfin, dans la préparation des conclusions à prendre par le préfet au nom de l'État, et dans la discussion qu'ils auront à soutenir devant le conseil de préfecture où ils resteront appelés à défendre les intérêts de l'État, conformément aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 10 décembre 1864, ils devront se considérer moins comme les défenseurs d'une cause que comme des *rapporteurs* appelés à donner un avis impartial sur lequel le juge puisse en toute sécurité baser sa décision, l'intérêt et le devoir de l'administration étant de faire prévaloir en toute circonstance la justice, de quelque côté qu'elle se trouve.

Mesures à prendre après le jugement du conseil de préfecture. — 3. La loi du 22 juillet 1889 a fixé à deux mois le délai d'appel devant le Conseil d'État et l'article 59 de cette loi dispose que :

« Le délai de pourvoi contre l'État ou les administrations représentées par le préfet court soit à dater du jour où la notification de l'arrêté a été faite par les parties au préfet, soit à dater du jour où la notification a été faite aux parties par le préfet.

« Lorsque le conseil de préfecture a statué en matière répressive, le délai court contre l'administration à partir de la date de l'arrêté. »

Il est essentiel, pour éviter des déchéances absolues, que je sois mis à même de former, en temps utile, les pourvois que je jugerai nécessaire d'introduire devant le Conseil d'État, et vous voudrez bien, à cet effet, procéder comme il suit :

4. Tout arrêt du conseil de préfecture sera d'abord communiqué par vos soins à l'ingénieur en chef *dans la huitaine.*

5. M. l'ingénieur en chef vous renverra le dossier communiqué avec son rapport, dans un *délai de dix jours.*

Il fera connaître dans ce rapport si la décision du conseil de préfecture est ou non conforme aux conclusions de l'administration; et, en cas de non conformité, il traitera la question de savoir s'il y a lieu de former un pourvoi, et il présentera à ce sujet des propositions motivées.

6. Dans le cas où la décision du conseil de préfecture serait conforme aux conclusions de l'administration, vous feriez notifier cet arrêté à la partie (*à sa personne ou à son domicile réel*) ; dans le cas où, au contraire, le dispositif de l'arrêté ne serait pas conforme aux conclusions prises au nom de l'Administration, vous surseoiriez à toute notification à la diligence de l'État.

Vous me soumettrez, dans ce dernier cas, l'affaire avec votre avis dans un délai de *dix jours* au plus après le renvoi qui vous en aura été fait par l'ingénieur en chef.

7. Afin que je connaisse d'une manière précise le point de départ du délai de recours, vous joindrez au dossier que vous me transmettrez le certificat de la notification que vous aurez fait faire, ainsi qu'il est dit ci-dessus, et, au cas où une notification vous aura été faite par la partie, vous joindrez cette notification.

Dans le cas où, par suite de circonstances spéciales, vous ne seriez pas en mesure de joindre au dossier le certificat de la notification faite à votre diligence, vous me feriez connaître, dans votre lettre d'envoi, la date à laquelle vous auriez prescrit de faire cette notification, et vous m'en enverriez ultérieurement le certificat, dès qu'il vous serait parvenu.

Si vous n'avez pas encore reçu de notification de la partie au moment où vous m'adresserez le dossier, vous signalerez cette circonstance dans votre lettre d'envoi ; et, si cette notification vous est faite postérieurement, vous me l'enverrez sans retard.

J'ajoute enfin que si vous recevez la notification de la partie pendant que l'ingénieur en chef sera saisi de l'affaire, vous devrez lui en donner avis d'urgence, afin qu'il puisse, en tant que de besoin, hâter son examen.

8. Les dossiers que vous me transmettrez devront comprendre tous les documents, pièces et plans qui peuvent éclairer la discussion, et notamment les copies conformes de toutes les pièces visées dans les arrêtés que MM. les Ingénieurs proposeront de déférer au Conseil d'État, et de celles sur lesquelles ils appuieront cette proposition.

J'appelle d'une façon particulière votre attention et celle des ingénieurs sur ce point, auquel j'attache une grande importance.

Pourvois formés devant le Conseil d'État. — 9. Le décret du 2 novembre 1864 relatif à la procédure devant le Conseil d'État en matière contentieuse (art. 8) prescrit que:

« Lorsque les Ministres sont appelés à produire des défenses ou à présenter des observations sur des pourvois introduits devant le Conseil d'État, la Section du contentieux fixe, eu égard aux circonstances de l'affaire, le délai dans lequel les réponses et observations doivent être produites ».

10. Dès que la Section du contentieux me demande mon avis sur un pourvoi, je vous en communique le dossier immédiatement, afin de vous permettre de compléter ce dossier et de me faire connaître les observations que vous avez à présenter dans l'intérêt de l'Administration, ainsi que celles des ingénieurs.

Vous voudrez bien, de votre côté, transmettre l'affaire *d'urgence* à l'ingénieur en chef et me la renvoyer ensuite dans le plus bref délai possible, avec le rapport des ingénieurs et votre avis personnel.

Les ingénieurs devront apporter à l'instruction de l'affaire toute la célérité compatible avec un examen approfondi, et compléter le dossier comme il est indiqué au paragraphe 8 ci-dessus.

11. J'attache un sérieux intérêt à ne pas dépasser, autant que possible, le délai qui m'est fixé par le Conseil d'État.

Si, quinze jours avant l'expiration de ce délai, l'ingénieur en chef n'a pas encore pu renvoyer l'affaire, il devra, à ce moment,

vous faire connaître, dans un rapport que vous m'adresserez immédiatement, les causes de ce retard et l'époque probable à laquelle il sera en mesure de vous remettre ses propositions.

Observations générales. — 12. Telles sont, Monsieur le Préfet, les règles qui devront présider désormais à l'instruction des affaires contentieuses.

Je vous prie de tenir la main à ce qu'elles soient strictement observées, et de veiller à ce que les communications qui doivent avoir lieu par l'intermédiaire des bureaux de la préfecture soient toujours faites *d'urgence*.

Je vous dispense, d'ailleurs, de m'envoyer les états mensuels dont la production avait été prescrite par les circulaires ministérielles des 30 août et 30 novembre 1854.

La présente circulaire annule et remplace celles qui portent les dates des 27 juillet, 30 août et 30 novembre 1854, 20 juillet 1860, 10 mars 1865, 7 mars 1873, 31 décembre 1877, 13 octobre 1883 et 22 août 1889.

Je vous prie de m'accuser réception de cette circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

DUPUY-DUTEMPS.

(N° 168)

[25 mars 1895]

Suppression de l'envoi des situations définitives aux Inspecteurs généraux.

Monsieur le Préfet, aux termes du second paragraphe de l'article 3 du Règlement du 9 janvier 1882, MM. les Ingénieurs en chef doivent adresser à MM. les Inspecteurs généraux une copie conforme des situations définitives au 31 décembre de chaque année.

J'ai décidé que cette prescription serait, à l'avenir, considérée comme nulle et non avenue.

MM. les Inspecteurs généraux ne recevront dès lors ni la copie

dont il vient d'être question ni l'état récapitulatif qui, d'après la circulaire du 16 juin 1879, devait tenir lieu de la situation définitive. Cette circulaire, antérieure au Règlement du 9 janvier 1882, doit être tenue pour rapportée.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Inspecteurs généraux et Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

PERSONNEL

(N° 169)

Mars 1895.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 30 mars 1895. — **M. de la Brosse** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

Décret du 22 février 1895. — **M. Lecœur**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 12 février 1895, prend le titre d'Ingénieur en Chef honoraire.

3° PROMOTIONS.

Décret du 13 mars 1895. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mars 1895, les

dont il vient d'être question ni l'état r' dont les noms suivent, sa-
circulaire du 16 juin 1879, devait
nitive. Cette circulaire, antérie
1882, doit être tenue pour r qué (Arthur).
J'adresse une ampliati (Gaston).
Inspecteurs généraux rnier (Réné).
Recevez, etc. Renaud (Maurice).

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 1 mars 1895. — M. **Perrier** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Draguignan, au service ordinaire du département du Var et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer** est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'État, pour occuper le poste d'Ingénieur du 1er arrondissement de la voie et des bâtiments à Tours, en remplacement de M. **Le Grain**, appelé aux fonctions d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie et des bâtiments, à Paris.

M. **Perrier** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 11 mars. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence du Havre, au service maritime — 1re section — du département de la Seine-Inférieure, est mis à la disposition du Ministre des colonies, pour être attaché au service des Travaux publics du Gouvernement de l'Indo-Chine.

M. **Godard** est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Renaud** (Maurice), Ingénieur en Chef de 2e classe, à Paris, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions de Directeur des Travaux publics du Tonkin.

M. **Renaud** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 13 mars. — M. **Briotet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour remplir les fonctions de Secrétaire de la Commission de l'Hydraulique agri-

›mplacement de **M. Biette**, détaché au service muni-
'ille de Paris.
st placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 12 *mars* 1895. — **M. Krafft**, Ingénieur en chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie napolitaine d'éclairage et de chauffage par le gaz, en qualité de Directeur de ladite Compagnie, à la résidence de Naples.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Rousselle, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	6 mars 1895
M. Vaissière, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	18 mars 1895

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 9 *février* 1895. — **M. Grandidier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes et du service des études et travaux du chemin de fer de La Freyssinouse à Saint-Bonnet, est chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de **M. Pochet**, mis en service détaché.

Arrêté du 27 *février*. — **M. Michaux**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Mayenne, au service ordinaire du département de a Mayenne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Perrin**, est chargé, à la résidence de Chartres, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, en remplacement de **M. Locherer**, mis en service détaché.

Arrêté du 5 *mars*. — Le service de liquidation contentieuse des entreprises **Vigouroux** et **Kotnisky** (ligne du Quéroy à Nontron), confié à M. l'Inspecteur Général **Forestier**, est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

Arrêté du 7 mars. — Le service de la navigation de la Sèvre-Nantaise et de la section de l'Erdre comprise entre le canal de Nantes à Brest et de la Loire (M. **Lefort**, Ingénieur en Chef, à Nantes), est distrait des attributions de M. **Cosmi**, Ingénieur ordinaire à Nantes, et rattaché aux attributions de M. **Martin** (François), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à la même résidence.

Arrêté du 13 mars. — M. **Tavernier** (René), nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mars 1895, est chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de La Freyssinouse à Saint-Bonnet, en remplacement de M. **Grandidier**, appelé à un autre service.

Arrêté du 14 mars. — M. **Millet** (François), Conducteur de 1re classe, attaché, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Bonneville, en remplacement de M. **Fontaine**, Agent voyer faisant fonctions d'Ingénieur, qui cesse ses fonctions.

M. **Millet** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 20 mars. — M. **Guillaume**, Sous-Ingénieur, à Limoges, cesse d'être attaché au service de construction du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore (M. **Draux**, Ingénieur en Chef, à Angoulême).

Il est remplacé dans ce service par M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire, à Clermont-Ferrand.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er avril 1895.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux**, est porté de quatre à cinq. Le 5e arrondissement se composera de la ligne de Laqueuille au Mont-Dore.

Arrêté du 25 mars. — M. **Renard**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Cherbourg, au service ordinaire et au service maritime du département de la Manche, est

chargé, à la résidence du Havre, du 2e arrondissement du service maritime — 1re section — du département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. **Godard**, mis en service détaché.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

4 *mars* 1895. — M. **Lambert** (Émile), Commis, Concours de 1893, n° 119, Haute-Savoie, service ordinaire.

8 *mars*. — M. **Subervie** (François), Commis, Concours de 1893, n° 130, attaché provisoirement au service de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines (Administration centrale).

Idem. — M. **Leroy** (Eugène), Commis, Concours de 1894, n° 35, Seine, service du Nivellement général de la France.

27 *mars*. — M. **Leguay** (Eugène), Commis, Concours de 1894, n° 98, Eure, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

28 *mars* 1895. — M. **Bouru** (Émile), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, passe au service des Travaux publics de l'Annam et du Tonkin.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

5 *mars* 1895. — M. **Étienne** (Émile), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renou-

velable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Toul.

5 *mars*. — M. **Starck** (Charles), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société des chemins de fer économiques du Nord, en qualité de Chef de section, à la résidence de Voiron.

13 *mars*. — M. **Liébaert** (Émile), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions de Directeur de la sucrerie de Magny-en-Vexin (Seine-et-Oise).

Idem. — M. **Michel** (Antoine), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la Société des Eaux de la ville de Nevers.

14 *mars*. — M. **Biez** (Émile), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à se livrer à différents travaux intéressant l'hydraulique agricole et la météorologie, à la résidence de La Ferté-sous-Jouarre (Seine-et-Marne).

4° DISPONIBILITÉ.

8 *mars* 1895. — M. **Bodiment** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

5° DÉMISSION.

5 *mars* 1895. — Est acceptée la démission de M. **Pernet** (Étienne), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département de la Nièvre.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Cocusse** (Eugène), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er avril 1895
M. **Pinard** (Antoine), Conducteur principal, Oran, service ordinaire.	1er mai 1895
M. **Chapuis** (Camille), Conducteur de 1re classe, Oran, service ordinaire.	1er mai 1895
M. **Violeau** (Delphin), Conducteur de 1re classe, Loir-et-Cher, service ardinaire	1er mai 1895
M. **Dupuis** (Édouard), Conducteurs de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1895

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Poumeau** (Martin), Conducteur de 2e classe, Lot, service ordinaire	13 fév. 1895
M. **Founaut** (Antonin), Conducteur de 3e classe, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat	21 fév. 1895
M. **Roquancourt** (Arsène), Conducteur de 1re classe, Eure, service de la 4e section de la navigation de la Seine	8 mars 1895
M. **Barrier** (Louis), Conducteur de 3e classe, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.	14 mars 1895

8° DÉCISIONS DIVERSES.

11 *mars* 1895. — M. **Lapeyre** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Casteljaloux à Roquefort, passe dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

Idem. — M. **Looten** (Jules), Conducteur principal, attaché au service central des Phares et Balises, est nommé Conservateur du Dépôt des Phares.

13 *mars*. — M. **Simonnot** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, passe

dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

13 *mars*. — M. **Thillière** (Léon), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Saint-Étienne, est attaché au service ordinaire du département de la Loire.

14 *mars*. — M. **Pascal** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

Idem. — M. **Quentel** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, passe au service ordinaire du département de l'Eure.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 170)

[2 octobre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la nouvelle route départementale n° 12 à ouvrir entre la porte de Paris projetée au droit de la rue Pouchet et la route départementale n° 11, en face du boulevard de Lorraine, à Clichy, suivant la direction générale adoptée par le conseil général et indiquée par des traits rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef du département de la Seine, le 6 décembre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la commune de Clichy, suivant les délibérations du conseil municipal en date des 4 août et 20 décembre 1892;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 171)

[16 octobre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux de prolongement de la jetée du port de Fécamp (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet des 12-16 août 1893;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Fécamp, dans sa délibération du 6 juillet 1894, de contribuer à la dépense par une subvention de 7.500 francs;

3° La dépense, évaluée à 202.500 francs, déduction faite du subside municipal indiqué à l'article précédent, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 172)

[10 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux à exécuter conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté par les ingénieurs de la navigation de la Seine (deuxième section), pour la transformation en port droit du port de tirage de la Râpée, sur la rive droite de la Seine, à Paris;

2° La dépense, évaluée à 790.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des rivières;

3° Il est pris acte de la délibération en date du 23 mars 1894, par laquelle le conseil municipal de Paris s'est engagé à contribuer à la dépense pour une somme de 350.000 francs.

(N° 173)

[10 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux disposi-

tions générales du projet présenté, à la date des 10 mai 1881-16 janvier 1893, par les ingénieurs du département du Gers, les travaux à exécuter pour la défense de la route nationale n° 130 et du bourg de Castéra-Verduzan, contre les crues de l'Auloue;

2° La dépense évaluée à 110.000 francs sera répartie de la manière suivante entre les intéressés :

État	74.000 fr.
Commune de Castéra-Verduzan	12.000
Particuliers intéressés	12.000
Département du Gers	12.000
Total égal	110.000 fr.

La part de dépense à la charge de l'État, 74.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour travaux de défense contre les inondations;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 174)

[12 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'extension des aménagements de la gare de Condé (Orne), en vue d'assurer le service des lignes de Paris à Brest et d'Alençon à Condé, conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à la date du 29 mars 1894, lequel restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux

ne sont pas terminées dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 175)

[12 novembre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des installations du service de la petite vitesse à la gare d'Aix-les-Bains, ligne d'Aix-les-Bains à Annecy et du Rhône au Mont-Cenis, conformément aux dispositions du plan présenté par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 15 septembre 1892;

2° Pour l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, ladite compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 176)

[13 novembre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification des routes nationales n°s 28 et 42, aux abords de Saint-Omer (Pas-de-Calais), par suite du démantèlement de cette place suivant la direction générale indiquée par une teinte rose sur le plan général visé par l'ingénieur en chef à la date du 3 février 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

Les anciennes directions des deux routes seront déclassées du jour où les nouvelles routes auront été livrées à la circulation sur tout leur parcours, et elles seront remises à la ville conformément à la convention du 2 avril 1891. (Art. 1er, § 4.)

2° Il est pris acte des engagements souscrits par ledit conseil municipal de Saint-Omer, dans sa délibération du 18 novembre 1893;

3° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 21.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics, pour les rectifications des routes nationales ;

4° La ville de Saint-Omer est autorisée à faire, aux lieu et place de l'État, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 177)

[17 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer du Sud de la France est autorisée à remplacer, à la gare de Saint-André (ligne de Digne à Saint-André), la grue existante de 1.500 kilogrammes par une grue de 6 tonnes.

La dépense résultant de cette substitution sera imputée sur le compte de 3.700.000 francs prévue au paragraphe 3 de l'article 4 de la convention du 21 mai 1889, approuvée par la loi du 29 juillet suivant, pour installations complémentaires de toute nature sur les lignes de Grasse à Nice, de Nice à Puget-Théniers et de Digne à Saint-André, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent dépasser le maximum de 2.739f,20.

(N° 178)

[10 décembre 1894]

Décret portant concession, au sieur Alleau, *de la forme de radoub du port de Paimbœuf (Loire-Inférieure).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur *Alleau* (*Jean-Eugène*) est autorisé à exploiter, aux conditions du cahier des charges annexé au présent décret, la forme de radoub existant au port de Paimbœuf.

Art. 2. — Ladite concession est faite pour une période de quinze années, à dater de l'époque de la remise, dûment constatée, de la forme au sieur *Alleau*.

Art. 3. — Le sieur *Alleau* payera à l'État une redevance annuelle de 500 francs.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

CHAPITRE I.

INDICATIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — Les limites de l'emplacement concédé à Paimbœuf pour l'exploitation d'une forme de radoub sont définies par une ligne brisée ABCDEFGHIJKL tracée en rouge sur le plan joint au présent cahier des charges, et suivant :

AB parapet de la rampe d'accès du bassin;
BC clôture transversale à ladite rampe et dépendant du bassin;
CDE parapet de la route nationale n° 23;
EFGH clôture terminée par les deux portes EF, GH, et dépendant comme elles du bassin;
HI parapet de la route nationale;
IJ clôture dépendant du bassin;
JK mur de clôture;
KL arête du perré limitant le terre-plein est du bassin;

Art. 2. — La durée du bail sera de quinze années à dater de l'époque de la remise de la forme au fermier. Cette remise sera constatée par un procès-verbal comprenant un état des lieux, dressé contradictoirement entre l'administration et le fermier.

Entretien des ouvrages à la charge de l'État.

Art. 3. — L'État pourvoira aux frais d'entretien des ouvrages en maçonnerie de toute nature dépendant de la concession.

Toutefois le fermier sera responsable vis-à-vis de l'administration, sauf recours près de qui il appartiendra, de la réparation des dommages causés auxdits ouvrages soit par le fait des ouvriers employés au radoub des navires admis dans la forme, soit par le fait des navires eux-mêmes ou de leurs équipages.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 179)

[19 mars 1895]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour le chemin de fer reliant la mine de Boudonville à l'usine de Pont-Fleuri (Meurthe-et-Moselle).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer reliant la mine de fer de Boudonville à l'usine de Pont-Fleuri, sur le territoire de la commune de Maxéville (Meurthe-et-Moselle), suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

(*) Voir *le type, Ann.* 1890, p. 717.

CAHIER DES CHARGES

DU CHEMIN DE FER DE LA SOCIÉTÉ DE VÉZIN-AULNOYE, DE LA MINE DE BOUDONVILLE AUX HAUTS FOURNEAUX DE PONT-FLEURY.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne du chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée aux transports échangés entre la mine de fer de Boudonville et les hauts fourneaux de Pont-Fleuri; elle sera établie conformément aux indications du plan d'ensemble qui a été présenté par la société de Vézin-Aulnoye, à la date du 3 mars 1891.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — La ligne part du siège d'exploitation de la mine de Boudonville et, en dehors des terrains acquis par la société, emprunte les voies publiques ci-après désignées :

1° La place publique de Maxéville;

2° Le chemin vicinal ordinaire n° 4 dit de Pont-Fleuri;

3° La rue Courbet, avec laquelle elle passe sous le chemin de fer de Paris à Avricourt;

4° Après un garage établi sur les terrains de la société, la route nationale n° 57 de Metz à Besançon. Elle traverse enfin cette route pour entrer dans l'usine.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, telle modification que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la Société de Vézin-Aulnoye avec le visa du ministre, l'autre demeurera aux archives de l'administration.

La société remettra en outre à l'administration, pour le service vicinal du département et pour la municipalité de Maxéville, une troisième expédition de la partie de ses projets relative aux sections empruntant des chemins vicinaux et des rues ou places de cette commune.

Avant comme pendant l'exécution, la société aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails est de 64 centimètres.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que leur chargement, y compris toutes saillies, restera inférieure à 1m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 2m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 10 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 40 millimètres par mètre sur les voies publiques et à 62 millimètres par mètre dans les autres parties.

Art. 6. — Son emplacement sur les voies publiques étant partout accessible aux voitures ordinaires, le chemin de fer sera établi dans la chaussée, avec rails noyés; la voie sera posée au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement qui régnera dans l'entre-rails et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition de la société, qui restera chargée d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Une banquette d'au moins 60 centimètres de largeur sera réservée entre le rail extérieur et l'arête de la plate-forme de la voie publique.

Toutefois, au droit des bâtiments et des murs, la largeur de cette banquette sera de $1^m,20$, à moins d'une dispense spéciale du préfet.

La société sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais, en se conformant aux dispositions approuvées par le préfet, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Art. 7. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées. Les vieux matériaux provenant des chaussées remaniées qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition de la société.

Art. 8. — La société n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

Art. 9. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol de la voie publique seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 10. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en circulation des trains sur la voie ferrée.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 11. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Si, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, l'exploitation venait à présenter certains dangers, le ministre pourra interdire la circulation des trains jusqu'à ce que la ligne ait été remise en état et que toute autre cause de danger ait disparu.

Dans le cas où la facilité ou la sécurité de la circulation sur les voies publiques, ainsi que le libre écoulement des eaux, viendraient à être compromis, l'administration pourra y pourvoir d'office aux frais de la société.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 12. — L'entretien, qui est à la charge de la société, comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails, ainsi que des zones de 50 centimètres, qui servent d'accotements aux rails.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones indiquées ci-dessus, il devra être pourvu par la société à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 14. — La société sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourront lui être prescrites pour assurer la sécurité de l'exploitation.

La longueur des trains ne devra pas dépasser 30 mètres; les chevaux ne pourront marcher qu'au pas sur les places et chemins de la commune de Maxéville.

TITRE III.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 15. — Pendant toute la durée de l'existence de la voie ferrée sur la route nationale n° 57 et sur les voies publiques de la commune de Maxéville, la société de Vézin-Aulnoye payera une redevance annuelle à l'État et à la commune.

Art. 16. — Dans le cas où le gouvernement, le département ou la commune de Maxéville ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou de chemins vicinaux, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient le chemin de fer, la société ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucuns frais pour la société.

Art. 17. — Si le gouvernement, après une enquête, reconnaît, à une époque quelconque, la nécessité, dans l'intérêt public, de retirer, en totalité ou en partie, l'autorisation de maintenir la voie ferrée sur le sol des voies publiques, le retrait ne pourra être prononcé que par un décret rendu en conseil d'État; la société de Vézin-Aulnoye n'aura, en ce cas, droit à aucune indemnité et sera tenue d'enlever ses rails et de remettre la voie publique en état dans le délai qui lui sera assigné; faute de quoi, les travaux seront exécutés d'office à ses frais.

Art. 18. — Il est interdit à la société d'établir sur la voie ferrée un service public de transport de voyageurs ou de marchandises.

Art. 19. — Les frais de visite, de surveillance et de reconnaissance des travaux et de surveillance de l'exploitation seront supportés par la société, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

(N° 180)

[4 avril 1895]

Décret approuvant une convention passée entre l'État et un particulier pour la concession du tramway de la place de la République (à Paris) à Romainville (convention y annexée).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 7 mars 1895, entre le ministre des travaux publics et M. Claret, pour la concession du tramway de la place la République à Romainville, déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 16 août 1893;

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Dans un délai de six mois à partir de la date du présent décret, M. Claret devra constituer une société anonyme, qui lui sera substituée. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Le délai fixé pour les expropriations par l'article 2 du décret ci-dessus visé du 18 août 1893 est reporté au 1er avril 1896.

CONVENTION.

L'an 1893 et le 7 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par décret,

D'une part;

Et M. Claret (Jean), chevalier de la Légion d'honneur, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Lyon, 2, boulevard du Nord,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er — Le ministre des travaux publics concède à M. Claret, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway, à traction mécanique, allant de la place de la République (à Paris), à l'extrémité de Romainville et destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et petits colis, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé au décret du 18 août 1893.

Art. 2. — Le cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881 (*), sauf les modifications apportées aux articles 1, 2, 4, 6, 10, 11, 12, 14, 23, 27, 29, 36, 37 ; la suppression des articles 7, 8, 9, 24, 25, 26, 28, 30, 32 et 34, et l'addition des articles 19 *bis* et 37 *bis*.

Art. 3. — Les délais stipulés à l'article 3 du cahier des charges de la concession commenceront à courir à partir de la date du décret approuvant la présente convention.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé : CLARET.

Lu et approuvé : DUPUY-DUTEMPS.

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 5 avril 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 181)

[22 juin 1894]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Décision rapportée. — Formalités préalables. — (Commune de Donville.)

Une commission départementale excède ses pouvoirs lorsque, sans avoir rempli au préalable les formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 *août* 1881, *elle rapporte l'arrêté de reconnaissance d'un chemin rural, plus d'un an après cet arrêté et alors qu'il a été notifié aux intéressés, par le motif que, postérieurement à la reconnaissance, des contestations se sont élevées au sujet de la propriété du chemin* (*).

. . . .

Considérant que, d'après les dispositions combinées des articles 4 et 16 de la loi du 20 août 1881, les arrêtés portant reconnaissance, ouverture ou redressement des chemins ruraux peuvent être rapportés sur la proposition du préfet, après enquête publique dans les formes prescrites par l'ordonnance des 23 août, 9 septembre 1835 et sur l'avis du conseil municipal;

Considérant que la commission départementale de la Manche a, par la décision attaquée, rapporté une décision du 31 janvier 1891 en tant qu'elle portait reconnaissance des chemins ruraux n°s 15 et 18 de la commune de Donville; que cette seconde décision, prise plus d'un an après la première et alors que celle-ci avait été notifiée aux intéressés, n'a été précédée d'aucune des formalités prescrites par la loi précitée du 20 août 1881; que, dans ces circonstances, elle doit être annulée comme entachée d'excès de pouvoir... (Décision annulée.)

(*) Voy. 10 décembre 1886, Préfet de la Charente, p. 873. — 2 février 1894, Comp. Lalanne, p. 88 (*Arr. du C. d'Ét.*).

PERSONNEL

(N° 182)

(Avril 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 16 *avril* 1895. — M. **Bauchal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

2° PROMOTIONS.

Décret du 4 *avril* 1895. — M. **Humblot**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, hors cadre, pour prendre rang à dater du 15 avril 1895.

Décret du 23 *avril* 1895. — M. **Lethier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 8 mai 1895.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 25 *mars* 1895. — M. **Dubois** (Paul-François), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Dunker-

que, au service ordinaire et au service maritime du département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être attaché au service des canaux de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Renaud**, nommé Ingénieur en Chef.

M. **Dubois** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 27 mars 1895. — M. **Geoffroy**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Paris.

Arrêté du 1er avril. — M. **Godot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, en qualité de Directeur de la Compagnie.

Arrêté du 16 avril. — M. **Harlé** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Toulouse.

5° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 23 avril 1895. — M. **Pruchon**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence d'Autun, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

6° DÉMISSION.

Décret du 25 mars 1895. — Est acceptée la démission de M. **Bergès**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service

ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Monnet**.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Durand-Claye**, Inspecteur Général de 2e classe.	7 mai 1895

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Roglet** (Alexandre), Sous-Ingénieur.	6 mars 1895

9e DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 *mars* 1895. — M. **Canat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Grenoble, au service ordinaire du département de l'Isère, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bérard** et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est attaché, à la résidence de Lyon, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. René **Tavernier**, nommé Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service ordinaire du département du Rhône — arrondissement du nord;

2° Service de la navigation de la Saône — 1er arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Petit** — 1er arrondissement (ligne de Firminy à Annonay);

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Girardon** — 1er arrondissement (ligne de Lozanne à Paray-le-Monial — section de Lozanne à la limite des départements de la Loire et de Saône-et-Loire).

Idem. — M. **Collard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Beaune, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Fontaine**, est attaché, à la résidence de Grenoble, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Canat**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Isère — arrondissement du Sud;

2° Service de liquidation d'entreprises du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, avec embranchement de

la Motte-d'Aveillans à Notre-Dame-de-Vaulx (M. **Bérard**, Ingénieur en Chef);

3° Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée — 5° arrondissement.

Arrêté du 20 *mars.* — M. **Noirot**, Ingénieur ordinaire de 3° classe attaché, à la résidence de Gien, au service ordinaire du département du Loiret et au service de la 3° section de la navigation de la Loire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Beaune et attaché, en outre, au Contrôle des travaux des chemins de fer d'Épinac aux Laumes et d'Épinac à Velars (M. **Fontaine**, Ingénieur en Chef), en remplacement de M. **Collard**.

Arrêté du 22 *mars.* — M. **Maret** (Antoine), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Figeac et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin du Lot, en remplacement de M. **Delon**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Maret** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le service du canal de l'Est (branche Sud) est réuni au service ordinaire du département des Vosges.

Le service ordinaire du département des Vosges et le service du canal de l'Est — branche Sud — qui forment actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, sont répartis comme il suit en deux arrondissements, savoir :

1er *arrondissement.*

1° Service ordinaire du département des Vosges :

Routes nationales nos 57, 59 *bis*, 64 et 66, — 99km,700;

Cantons de Charmes, Châtel, Épinal, Xertigny, Bains (moins la commune de Gruey) et Remiremont;

2° Service du canal de l'Est — branche Sud (départements de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Haute-Saône);

Canal de l'Est, de Flavigny à Corre — Embranchement d'Épinal — Rigole alimentaire du bief de partage des Vosges — Réservoir de Bouzey et établissement de pisciculture y annexé.

Rivières flottables de Moselle (entre Épinal et Flavigny) et du Concy.

M. **Hausser**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Épinal,

attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Gray à Jussey et de Contrexeville à Châtenois.

2e arrondissement.

Service ordinaire du département des Vosges.

Routes nationales nos 57, 57 *bis*, 59, 59 *bis*, 64, 65, 66 et 74, 314km,389.

Cantons des arrondissements administratifs de Neufchâteau et de Saint-Dié. Cantons de Mirecourt, Vittel-Darney, Dompaire, Monthureux-sur-Saône, Plombières, le Thillot, Saulxures, Rambervilliers et Bruyères. Commune de Gruey (canton de Bains);

Rivières flottables du bassin de la Meurthe.

M. **Reynders**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

La résidence de M. **Reynders** est transférée de Neufchâteau à Épinal.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, précédemment occupé par M. **Sardin**, à la résidence d'Épinal, est supprimé.

Arrêté du 25 *mars.* — M. **Vielle**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Yssingeaux et attaché, en outre, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Puy et du 1er arrondissement (ligne d'Ambert à Darsac et de Langogne au Puy), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Monnet**, en remplacement de M. **Bergès**, dont la démission est acceptée.

M. **Vielle** reste d'ailleurs chargé de l'intérim des services qui lui sont confiés jusqu'à la désignation du nouveau titulaire du poste d'Yssingeaux.

Idem. — M. **Le Conte** (Lucien), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Besançon, au service ordinaire du département du Doubs et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Widmer**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mayenne et du 2e arrondissement (ligne de Fougères à Vire, section de Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcourt), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur **Perrin**, en remplacement de M. **Michaux**, appelé à un autre service.

Arrêté du 25 *mars*. — M. **Gauthier** (Victor), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Tours, au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et à divers services de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Paris, au contrôle central des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Bochet**, Ingénieur des Mines.

Arrêté du 9 *avril*. — M. **Prince**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Mont-de-Marsan, au service ordinaire du département des Landes et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Tours, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Gauthier**, savoir :

1° Service ordinaire du département d'Indre-et-Loire (arrondissement de l'Est);

2° Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État (1er arrondissement);

3° Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans (2e arrondissement).

Arrêté du 10 *avril*. — Le service des instruments de précision, des laboratoires et des essais et recherches statistiques sur les matériaux de construction, à l'École nationale des Ponts et Chaussées, est divisé en deux services spéciaux qui sont constitués comme il suit :

I. *Service des instruments de précision.*

Dépôt des instruments de précision.

II. *Service des laboratoires et des essais et recherches statistiques sur les matériaux de construction.*

Laboratoire de chimie;

Laboratoire d'essai des métaux;

Service central d'expériences sur les chaux, ciments et mortiers;

Recherches statistiques et expériences sur les matériaux de construction.

M. **Pelletan**, Ingénieur en Chef des Mines de 2e classe, à Paris, est nommé chef du service des instruments de précision à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

M. **Debray**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 1e classe, à Paris, est nommé chef du service des laboratoires

et des essais et recherches statistiques sur les matériaux de construction à la même École.

Arrêté du 16 avril. — Un service est créé pour les études d'un chemin de fer de raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et d'une gare maritime à établir sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées marines à Bayonne.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Belleville**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bayonne.

Idem. — M. **Perrier** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Cognac, au service ordinaire du département de la Charente et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**, est chargé, à la résidence de Dunkerque, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Paul **Dubois**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire du département du Nord (arrondissement de Dunkerque);

2° Service maritime du même département (3e arrondissement);

3° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais (1er arrondissement de Dunkerque);

4° Service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser (4e arrondissement).

Décision du 16 avril. — M. **Cottalorda**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Toulouse, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Draguignan jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Perrier** (Henri).

Idem. — M. **Paysant** (Eugène), Conducteur principal, à Cherbourg, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord, des services ordinaire et maritime du département de la Manche, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Renard**.

Arrêté du 23 avril. — Le service du port du Havre qui forme actuellement deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti comme il suit en trois arrondissements, savoir :

1er *arrondissement.*

Phares, balises et bouées.

Dragages dans le port et dans la rade.

Travaux d'amélioration prévus par la loi du 19 mars 1895.	Creusement des nouvelles passes et de l'avant-port. Démolition des ouvrages de l'ancien avant-port. Construction des digues. Défense de la Hève.

2e *arrondissement.*

Travaux d'amélioration prévus par la loi du 19 mars 1895.	Construction d'une grande écluse à sas. Construction de quais à grande profondeur dans le nouvel avant-port. Raccordement des ouvrages ci-dessus avec les digues et avec les ouvrages actuels du port.

3e *arrondissement.*

Surveillance du littoral maritime du cap du Hode au cap d'Antifer.

Entretien et exploitation du port du Havre et du canal de Tancarville.

Travaux neufs et de grosses réparations du port et du canal (en dehors des travaux prévus par la loi du 19 mars 1895); quais maritimes du canal de Tancarville, jetée de Tancarville, etc.

La répartition ci-dessus indiquée pourra être modifiée ultérieurement dans ses détails, suivant les convenances du service, par M. l'Ingénieur en chef du port du Havre.

Décision du 24 avril. — M. **Finot** (Jules), Conducteur de 1re classe, à Gien, est chargé de l'intérim du 1er arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Noirot**.

Idem. — M. **Firmery** (Auguste), Conducteur de 2e classe, à Briare, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Gien jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Noirot**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les Conducteurs déclarés admissibles dont les noms suivent :

1er *avril* 1895. — M. **Bullugue** (Albert), Commis, Concours de 1894, n° 1, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Dewismes** (Henri), Commis, Concours de 1894, n° 78, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Hucher** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 81, Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Reymond** (Barthélemy), Commis, Concours de 1894, n° 89, service des Travaux publics de la régence de Tunis.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Valla** (Oscar), Commis, Concours de 1894, n° 99, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Masse** (Jules), concours de 1894, n° 100, mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de la Loire.
Il est placé dans la situation de service détaché.

8 *avril.* — M. **Lamarche** (Henri), Commis, Concours de 1893, n° 69, Côte-d'Or, service ordinaire.

9 *avril.* — M. **Thouvenot** (Paulin), Concours de 1882, n° 370, Meuse, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lérouville.

16 *avril.* — M. **Nolot** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 43, Loire, service municipal de la Ville de Saint-Étienne.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *avril.* — M. **Houllier** (Paul), Commis, Concours de 1893, n° 95, Somme, service ordinaire.

Idem. — M. **Labartette** (Léon), Commis, Concours de 1893, n° 56, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

23 *avril.* — M. **Dart** (Fernand), Commis, Concours de 1894, n° 101, Seine, service central des Phares et Balises.

Idem. — M. **Retraint** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 103, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Laure** (Félicien), Commis, Concours de 1894, n° 106, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Couderc** (Antoine), Commis, Concours de 1894, n° 108, Cantal, service ordinaire.

Idem. — M. **Ribot** (Hippolyte), Commis, Concours de 1894, n° 109, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Lorendeaux** (Auguste), Commis, Concours de 1894, n° 112, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Gréaume** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 119, Eure, service ordinaire.

Idem. — M. **Lauzel** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1894, n° 125, Cantal, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

1er *avril* 1895. — M. **Pouchès** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé pour raisons de santé, est remis en activité et mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *avril.* — M. **Chevallier** (Édouard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable est remis en activité et autorisé à rester au service municipal de la Ville de Cholet pour remplir les fonctions d'Architecte-voyer.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

16 *avril* 1895. — M. **Lafon** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne), est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles pendant six mois.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

1er *avril* 1895. — M. **Bouisset** (Jean), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Receveur municipal de la Ville de Saint-Affrique (Aveyron).

Idem. — M. **Bouret** (Octave), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur principal de la voie, à la résidence de Cette.

Idem. — M. **Valdant** (Victor), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de Chef de section principal, à la résidence de Melun.

9 *avril.* — M. **Lugagne** (Jules), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, en qualité de Chef de Bureau du service des travaux neufs et de l'entretien.

5° DISPONIBILITÉ.

1er *avril* 1895. — M. **Dardant** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

6e RETRAITES.

Date d'exécution.

M. **Poëte** (Théodule), Conducteur principal, Doubs, service ordinaire. . . . . 1er avril 1895

M. **Ledoux** (Charles), Conducteur de 1re classe, Eure, service ordinaire. . . . . 1er avril 1895

M. **Poumailloux** (Honoré), Conducteur de 1re classe, Vienne, détaché au service municipal de la Ville de Poitiers. . . . . 1er avril 1895

M. **Mouly** (Joseph), Conducteur principal, Aveyron, service ordinaire . . . . 10 avril 1895

M. **Barreyre** (Théodore), Conducteur principal, Gironde, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Béthouart** (Désiré), Conducteur principal, Somme, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Bretonnière** (Jules), Conducteur principal, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine. . . . . 1er mai 1895

M. **Humblot** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Vosges, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Pentecote** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Gironde, détaché au service de l'Hydraulique agricole . . . . 1er mai 1895

M. **Minville** (Prosper), Conducteur principal, Seine, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Terme** (François), Conducteur principal, Tarn-et-Garonne, service de la navigation de la Garonne . . . . 1er mai 1895

M. **Giard** (Alphonse), Conducteur principal, Haute-Garonne, service de la navigation de la Garonne . . . . 1er mai 1895

M. **Garreau** (Julien), Conducteur principal, Sarthe, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Schuster** (Michel), Conducteur principal, Gironde, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Vernet** (Ferdinand), Conducteur principal, Hérault, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Guiot** (Emile), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Est. . . . . 1er mai 1895

Date d'exécution.

M. **Verdot** (Isidore), Conducteur principal, Côte-d'Or, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Lenoble** (Auguste), Conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Angelot** (Jean), Conducteur de 1re classe, Charente, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Gallerand** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, Loiret, service ordinaire. . . . . 1er mai 1895

M. **Maillefert** (Alphonse), Conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Lesobre** (Jules), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Lesobre** prend le titre de Conducteur principal honoraire.

M. **Masse** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Gard, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Bicheyre** (Antonin), Conducteur de 1re classe, Ariège, service ordinaire . . . . 1er mai 1895

M. **Lesne** (Timothée), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . . . 1er mai 1895

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Lavalley** (Emile), Conducteur principal, Calvados, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest. . . . . 11 mars 1895

M. **Lepage** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Meuse, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lérouville. . . . 25 mars 1895

M. **Quelmé** (Louis), Conducteur de 1re classe, Finistère, service ordinaire. . . . . 6 avril 1895

M. **Bailly** (Médard), Conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire et service du canal de Berry . . . . 9 avril 1895

M **Andrieu** (Guillaume), Conducteur de 1re classe, Lot-et-Garonne, service de la navigation de la Garonne . . . . 15 avril 1895

M. **Ruquet** (Marin), Conducteur de 1re classe, détaché au service des travaux publics de la régence de Tunis. . . . . 16 avril 1895

Date du décès.

M. **Jazé** (Édouard), Conducteur de 2e classe, Seine-Inférieure, service maritime — 2e section et Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Dieppe. 24 avril 1895

8° DÉCISIONS DIVERSES.

22 *février* 1895. — (RÉORGANISATION DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU DOUBS.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département du Doubs, au service de l'arrondissement du Sud, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis en résidence à Besançon. (Provisoirement trois Conducteurs et quatre Commis.)

MM. **Guiot-Guillain**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Grept, —
Mathez, —
(autorisé à résider provisoirement à Pontarlier).
Barbier, Commis des Ponts et Chaussées.
Prélat, —
Louis, —
Schwinte, —

1re *Subdivision de Besançon.* — Traverses de Besançon, partie de la route nationale n° 73. — Service hydraulique. — M. **Martin** (Louis), Conducteur.

2e *Subdivision de Besançon.* — Route nationale n° 57 et partie des routes nationales nos 67 et 73. — Service hydraulique. — M. **Mieusset**, Conducteur.

3e *Subdivision de Besançon.* — Partie de la route nationale n° 67. Route nationale n° 83. — Service hydraulique. — M. **Prélat**, Conducteur.

1re *Subdivision de Pontarlier.* — Partie de la route nationale n° 67 et route nationale n° 72. — M. **Cuinet**, Conducteur.

2e *Subdivision de Pontarlier.* — Service hydraulique de l'arrondissement de Pontarlier. — M. **Salomon**, Conducteur.

Les routes et le service hydraulique de l'arrondissement de Pontarlier devront être répartis entre les deux subdivisions de Pontarlier, lorsque M. **Cuinet** sera admis à faire valoir ses droits à la retraite.

2 *avril.* — M. **Fragnaud** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonnay-Charente à Marennes, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

Idem. — M. **Tuilier** (Félix), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente, passe, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

Idem. — M. **Lachaise** (Pierre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Charente, passe au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Marmande à Angoulême, même département.

Idem. — M. **Giraudet** (Jean), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente, passe, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

Idem. — M. **Veillon** (Pierre), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente, passe, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche.

3 *avril.* — M. **Reulos** (Auguste), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, passe au service ordinaire du département de la Seine.

10 *avril.* — M. **Paradis** (Auguste), Conducteur de 2ᵉ classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

Idem. — M. **Salzes** (Julien), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service ordinaire du même département.

16 *avril.* — M. **Guionnet** (François), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Lahure** (Alphonse), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division), est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Corbeil à Melun et à Montereau.

Idem. — M. **Gabon** (Jean), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics pour cause de suppression d'emploi, est attaché au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES VOSGES ET DU CANAL DE L'EST [BRANCHE SUD]). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département des Vosges, au service ordinaire et au service du canal de l'Est (branche Sud), sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et sept Commis en résidence à Épinal. (Provisoirement quatre Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Garnier**, Conducteur principal.
Heilmann, Conducteur de 1re classe.
Bernard, — 2e —
Devaux, — 3e —
Morel, Commis de 1re classe.
Lang, — 2e —
Barjonnette, — 2e —
Petitdemange, — 3e —
Caput, Commis stagiaire.

1er Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis en résidence à Épinal.

MM. **Hermann**, Conducteur principal.
Lecoanet, — de 3e classe.

MM. **Debau**, Commis de 2e classe.
Betz, — 3e —
Lambert, — 3e —
Thenance, Commis stagiaire.
N..., Commis.

Subdivision de Roville (Meurthe-et-Moselle). — Canal de l'Est, partie comprise entre Flavigny et Gripport. Moselle flottable. Service hydraulique entre les mêmes points. — M. **Guillot**, Conducteur principal.

Subdivision de Charmes (Vosges). — Route nationale n° 57. Canal de l'Est, Moselle flottable dans l'étendue des cantons de Charmes et de Châtel. — MM. **Duvic**, Conducteur principal à Charmes, et **Louis**, Conducteur à Épinal.

(Dès que M. **Louis** aura terminé le plan terrier du canal entre Chavelot et Flavigny dont il est chargé, il recevra une autre destination.)

Subdivision d'Épinal Sud. — Canal de l'Est entre l'Écluse n° 15 du versant de la Moselle et de l'Écluse n° 1 du versant de la Saône. Réservoir de Bouzey. Rigole alimentaire entre Bouzey et Benaveau. Gérance de l'établissement de pisciculture de Bouzey. — MM. **Wagner**, Conducteur principal, et **Lavaux**, Commis chargé de la surveillance de l'établissement de pisciculture de Bouzey.

Subdivision d'Épinal Nord. — Routes nationales nos 57 et 66. Canal de l'Est, partie comprise entre Chavelot et Épinal. Rigole alimentaire de Bouzey entre Benaveau et Arches. Moselle flottable. — M. **Apffel**, Conducteur de 1re classe.

(Les deux subdivisions d'Épinal seront réunies en une seule lorsque les circonstances permettront de pourvoir M. **Wagner** d'une autre subdivision.)

Subdivision de Thielouze. — Service général dans le canton de Xertigny, plus les communes de Givaucourt (canton d'Épinal), de Harsault et des Voivres (canton de Bains). Service hydraulique sur les mêmes territoires. — M. **Caput**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Fontenoy-le-Château. — Route nationale n° 64, canal de l'Est et service hydraulique dans le canton de Bains, moins les communes de Gruey, de Harsault et des Voivres et plus la commune de Clerjus du canton de Xertigny. Canal de l'Est, partie comprise entre Montmotier et Corre, rivière flottable du Correy dans le département de la Haute-Saône. — M. **Haumont**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Remiremont Nord. — Routes nationales n°s 57, 59 *bis* et 66. Rigole alimentaire de Bouzey depuis Arches jusqu'à la prise d'eau en Moselle. Service hydraulique. — M. **Thiot**, Conducteur principal (autorisé personnellement à résider à Épinal).

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis en résidence à Épinal.

MM. **Bigeard**, Conducteur de 3e classe.
Brossard, — 4e —
Welsch, Commis de 2e classe.
Deschaseaux, — 2e —
Bonneville, Commis stagiaire.
Montignot, —

Subdivision de Neufchâteau. — Routes nationales n°s 64, 65, 66 et 74. Service hydraulique dans l'étendue des cantons de Neufchâteau, de Coussey et de Châtenois. — MM. **Poirel** et **Pichelin**, Conducteurs.

Subdivision de Mirecourt. — Routes nationales n°s 64 et 66 et service hydraulique dans l'étendue des cantons de Mirecourt, de Vittel, de Lamarche et de Bulgnéville. — M. **Rathe**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Darney. — Routes nationales n°s 64 et 66 et service hydraulique dans l'étendue des cantons de Darney, de Dompaire et de Monthureux-sur-Saône, plus la commune de Gruey (canton de Bains). — M. **Bédel**, Conducteur de 2e classe.

(Cette dernière subdivision sera fusionnée avec celle de Mirecourt, lorsque les circonstances permettront d'appeler M. **Bédel** à une autre destination.)

Subdivision de Remiremont Sud. — Routes nationales n°s 57, 57 *bis* et 66 et service hydraulique dans l'étendue des cantons de Plombières, du Thillot et de Saulxures-sur-Morelotte. — M. **Pierron**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Rambervillers. — Route nationale n° 59 *bis* et service hydraulique dans les cantons de Rambervillers, de Bruyères, de Bouvelieures, de Corcieux et de Gérardmer. — M. **Ferry** (Charles), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Saint-Dié. — Routes nationales nos 59 et 59*bis*. Rivières flottables du bassin de la Meurthe et service hydraulique dans l'étendue des cantons de Saint-Dié, de Raon-l'Étape, de Senones, de Provenchères et de Fraize. — M. **Laurent**, Conducteur de 2e classe.

24 *avril*. — M. **Bouché** (Pierre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, même service.

Idem. — M. **Valard** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département de la Haute-Garonne, même service.

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 183)

[19 mars 1893]

Loi ayant pour objet l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.

Ces travaux comprennent :

1° En ce qui concerne l'amélioration du port du Havre :

L'exécution, dans la passe actuelle du sud-ouest, des dragages nécessaires pour l'approfondir à 3 mètres au-dessous du zéro des cartes,

Et, conformément aux dispositions générales proposées par le conseil général des ponts et chaussées dans ses délibérations des 21 janvier 1892, 10 novembre 1892 et 16 février 1893 :

La défense de la pointe de la Hève;

La création d'un avant-port;

L'exécution de dragages à l'intérieur et à l'extérieur de cet avant-port;

La construction d'un sas éclusé constituant une nouvelle entrée plus directe et plus profonde pour le bassin de l'Eure et le bassin Bellot;

2° En ce qui concerne l'amélioration de la basse Seine, conformément aux délibérations ci-dessus visées du conseil général des ponts et chaussées :

L'amélioration du lit endigué actuel en amont de Quillebœuf par l'abaissement de plusieurs hauts-fonds au moyen de dragages;

La réfection des lignes actuelles entre Quillebœuf et la Risle;

Le prolongement des digues jusqu'à Honfleur;

Les travaux nécessaires pour maintenir à Honfleur une entrée se reliant aux profondeurs de la Seine;

Les travaux nécessaires pour assimiler la navigation de la Risle, depuis son embouchure jusqu'à Pont-Audemer;

Et des dragages.

Art. 2. — Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de ses délibérations en date des 7 octobre 1892, 25 novembre 1892, 13 janvier 1893 et 14 novembre 1894, de fournir pour l'exécution des travaux énumérés à l'alinéa 1° de l'article 1er ci-dessus, avec l'aide du département de la Seine-Inférieure et de la ville du Havre, ainsi qu'il résulte de l'article 5 ci-après : 1° un subside de 13.750.000 francs, égal à la moitié de l'évaluation des susdits travaux, arrêtée à 27.500.000 francs; 2° et des subsides complémentaires pour subvenir aux dépassements de dépenses, dans le cas où le coût total des travaux depasserait 27.500.000 francs.

La dépense de 13.750.000 francs prévue à la charge de l'État sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Rouen, ainsi qu'il résulte de ses délibérations en date des 31 août 1892 et 25 octobre 1894, de fournir pour l'exécution des travaux énumérés à l'alinéa 2° de l'article 1er ci-dessus, avec l'aide du département de la Seine-Inférieure et de la ville de Rouen, ainsi qu'il résulte de l'article 5 ci-après : 1° un subside de 7.500.000 francs, égal à la moitié de l'évaluation des susdits travaux, arrêtées à 15 millions; 2° et des subsides complémentaires pour subvenir aux dépassements de dépenses, dans le cas où le coût total des travaux dépasserait l'évaluation de 15 millions.

La dépense de 7.500.000 francs prévue à la charge de l'État sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 4. — Chacune des deux chambres de commerce versera au Trésor, à titre de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public, au fur et à mesure des besoins des travaux de son ressort, les sommes nécessaires à leur exécution jusqu'à concurrence du montant total du subside qu'elle est tenue de fournir, en vertu de l'article 2 ou de l'article 3 ci-dessus.

L'importance de chaque versement partiel et la date à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 5. — Sont approuvés :

1° L'engagement pris par le département de la Seine-Inférieure, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de ce département, en date du 31 août 1892, de fournir à la chambre de commerce du Havre une subvention de 2.864.500 fr., et à la chambre de commerce de Rouen une subvention de 1.562.500 francs, pour aider ces chambres de commerce à payer à l'État les subsides mentionnés aux articles 2 et 3 ci-dessus;

2° L'engagement pris par la ville du Havre, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil municipal de cette ville, en date du 7 septembre 1892, de fournir à la chambre de commerce du Havre une subvention de 1.200.000 francs pour l'aider à payer à l'État le subside mentionné à l'article 2;

3° L'engagement pris par la ville de Rouen, ainsi qu'il résulte d'une délibération du conseil municipal de cette ville, en date du 16 août 1892, de fournir à la chambre de commerce de Rouen une subvention de 1 million de francs pour l'aider à payer à l'État le subside mentionné à l'article 3.

Art. 6. — Les chambres de commerce du Havre et de Rouen sont autorisées à emprunter, à un taux qui n'excède pas 4,25 p. 100 les sommes nécessaires pour être en mesure de satisfaire aux obligations résultant pour chacune d'elles des articles 2 et 3 de la présente loi.

La durée maxima de l'amortissement des emprunts de chaque chambre de commerce est fixée à quarante-cinq ans à partir de la date de la conclusion du premier emprunt.

Les emprunts pourront être contractés au Crédit foncier, à la Caisse des dépôts et consignations ou à tout autre établissement public de crédit, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si les emprunts sont contractés auprès d'un établissement public de crédit, les chambres de commerce du Havre et de Rouen devront se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans que toutefois la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 par 100 francs.

Art. 7. — § 1. Les droits de tonnage établis au port du Havre au profit de la chambre de commerce de ce port, en vertu des

décrets des 2 août 1880, 13 novembre 1880, 11 mars 1886, 31 juillet 1888, 9 mai, 17 juin et 22 décembre 1891, 2 juin et 11 juillet 1892, et de la loi du 22 mai 1886, seront supprimés à partir de la promulgation de la présente loi et remplacés par des péages établis et perçus en conformité du présent article et des dispositions de l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893.

§ 2. — Les péages nouveaux à percevoir auront pour base le tonnage de jauge des navires entrants, le poids des marchandises entrant par mer et débarquées ou transbordées au Havre, le nombre des voyageurs embarqués et débarqués.

Les péages ci-après déterminés sont des maxima susceptibles d'être abaissés, quand il y aura lieu, par application des dispositions des alinéas 5 et 6 du paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, modifié par l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893.

§ 3. — Les tarifs des péages ayant pour base le tonneau de jauge légale sont les suivants :

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES TARIFS et conditions d'application	SOMME à payer par tonneau de jauge légale
	A. — *Péages applicables, à l'entrée, à tout navire français ou étranger qui vient faire dans le port du Havre des opérations de chargement, de déchargement ou transbordement de marchandises, ou de débarquement ou embarquement de passagers.*	
1	Navire (autre que ceux désignés au tarif 3) dont le voyage a pour origine ou pour destination un port situé hors d'Europe et hors des mers méditerranéennes. . . . . (Un navire dont la provenance ou la destination comporte deux genres de navigation, suivant les dispositions établies par le tarif, est soumis au droit le plus élevé.)	0f,40
2	Navire (autre que ceux désignés au tarif 3) dont le voyage a pour origine ou pour destination un port d'Europe, ou un port d'Afrique ou d'Asie situé sur les mers méditerranéennes	0f,30
3	Navire de toute provenance ou destination dont le chargement est composé en totalité, ou dans une proportion de plus de neuf dixièmes, de céréales (froment, orge, maïs, avoine et seigle), bois de sapin du Nord, engrais, houille, minerai de fer, glace ou goudron minéral	0f,20
4	Les péages établis sous les nos 1 et 2 sont réduits de 40 p. 100 pour les navires appartenant à une ligne régulière ayant au moins un départ par semaine	»
5	Les péages établis sous les nos 1 et 2 sont réduits de 30 p. 100 pour les navires appartenant à une ligne régulière ayant au moins un départ par mois	»

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES TARIFS et conditions d'application	SOMME à payer par tonneau de jauge légale
6	Les péages établis sous les nos 1 et 2 sont réduits de 30 p. 100 pour les navires n'appartenant pas à une ligne régulière, lorsque la quantité totale des marchandises embarquées ou débarquées, ou transbordées au cours d'une même escale au port du Havre, exprimée en tonneaux d'affrètement, est inférieure aux deux tiers du tonnage de jauge légale du navire . . . . (Pour l'application des tarifs 4 et 5, les mots « *ligne régulière* » doivent s'entendre d'un service de navigation, chargeant en cueillette, fait périodiquement d'un même point de départ pour une même destination à des dates fixées et publiées d'avance. Six mois consécutifs d'exploitation sont nécessaires pour obtenir le bénéfice de la réduction des droits.)	»
	B. — *Péages applicables à l'entrée à tout navire, français ou étranger, qui traverse le port du Havre pour se rendre à Harfleur par le canal de Tancarville.*	
7	On appliquera à ces navires les péages 1, 2 ou 3, suivant le cas, avec une réduction de 50 p. 100.	»
	C. — *Surtaxe de séjour.*	
8	Surtaxe de séjour applicable, en sus des péages précédents, à tout navire français ou étranger qui aura séjourné dans le port plus de deux mois. — Par tonneau de jauge légale et par semaine ou fraction de semaine de séjour en plus de deux mois.	0f,05

Sont exempts des péages ci-dessus les navires appartenant à l'État ou employés à son service, les navires faisant simplement au Havre une opération de cabotage entre ports français, les navires affectés au pilotage ou au remorquage, les navires et bateaux naviguant au bornage ou faisant la pêche côtière ou la navigation intérieure, les navires en relâche forcée, et en général ceux qui n'auront fait aucune opération de commerce.

Les péages ci-dessus sont réduits au tiers pour tout navire qui, entré au Havre, s'est borné à s'y alléger avant de se rendre à son port de destination.

§ 4. — Les tarifs des péages ayant pour base le poids des marchandises entrant par mer et débarquées ou transbordées au Havre sont les suivants :

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES CATÉGORIES DE MARCHANDISES auxquelles s'appliquent les tarifs	SOMME à payer par tonne de 1.000 kilogr. ou par fraction de tonne
		fr.
9	Céréales (froment, orge, avoine, maïs et seigle), bois de sapin du Nord, houille, engrais, minerais de fer, glace, goudron minéral	0,05
10	Riz, vins ordinaires en demi-muids, graines oléagineuses, huiles de palme, huile de pétrole, bois communs autres que les bois du Nord, bois de teinture, pâtes de bois, fonte de fer, métaux bruts ou mattes, matériaux de construction	0,10
11	Autres marchandises	0,20

Sont exemptes des péages ci-dessus les marchandises appartenant à l'État ou destinées à son service en vertu de marchés passés par lui, ainsi que les marchandises introduites sous le régime du cabotage de port français à port français.

§ 5. — Les tarifs des péages ayant pour base le nombre des passagers entrés ou sortis par mer sont les suivants :

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES CATÉGORIES DE PASSAGERS auxquelles s'appliquent les tarifs	SOMME à payer par passager
		fr.
12	Pour chaque passager de chambre (1re ou 2e classe) à destination ou venant du long cours	5,00
13	Pour chaque passager de 3e classe à destination ou venant du long cours	2,00
14	Pour chaque passager à destination ou venant d'ailleurs que du long cours	1,00
15	Pour chaque passager, émigrant proprement dit, quel que soit le port de départ ou de destination	0,50

Sont exempts des péages ci-dessus les passagers à destination ou venant d'un port français, ainsi que les passagers des navires appartenant à l'État ou affrétés par l'État.

§ 6. — Les péages perçus en vertu du présent article sont concédés à la chambre de commerce du Havre, pour le produit en être appliqué aux charges résultant pour elle des obligations qu'elle a assumées tant en vertu de la présente loi qu'en vertu des décrets des 2 août 1880, 13 novembre 1880, 11 mars 1886, 31 juillet 1888, 9 mai, 17 juin et 22 décembre 1891, 2 juin et 18 juillet 1892, et de la loi du 22 mai 1886.

La perception de ces péages cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

Art. 8. — § 1er. Les droits de tonnage établis au port de Rouen au profit de la chambre de commerce de ce port, en vertu de la loi du 14 décembre 1875, des décrets des 26 avril 1883 et 1er octobre 1891 et des lois des 11 mars 1885 et 21 juillet 1887, seront supprimés à partir de la promulgation de la présente loi et remplacés par des péages établis et perçus en conformité du présent article et des dispositions de l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893.

§ 2. — Les péages nouveaux à percevoir seront ceux résultant du tarif maximum ci-après, abaissés quand il y aura lieu, par application des dispositions des alinéas 5 et 6 du paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, modifié par l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DES PÉAGES et conditions d'application	SOMME à payer par tonneau de jauge légale
1	Péage frappant à l'entrée tout navire français ou étranger qui, faisant un voyage dont l'origine est un port étranger ou un port des possessions françaises autre que ceux de l'Algérie, aura monté en Seine en amont du méridien de Fatouville	0f,75
	Surtaxe de séjour.	
2	Applicable, en sus du tarif n° 1, à tout navire français ou étranger qui aura séjourné plus de deux mois entre le méridien de Fatouville et la limite amont du port de Rouen. — Par tonneau de jauge et par semaine ou fraction de semaine de séjour en sus de deux mois . .	0f,05

Il est stipulé, à titre de disposition transitoire, que pendant les six premières années qui suivront la promulgation de la présente loi le maximum du péage défini au n° 1 sera fixé à 0f,55.

§ 3. — Sont exempts de tous péages les navires appartenant à l'État ou employés à son service, les navires faisant simplement en Seine une opération de cabotage entre ports français, les navires affectés au pilotage ou au remorquage, les navires ou bateaux naviguant au bornage ou faisant la pêche côtière ou la navigation intérieure, les navires en relâche forcée et en général ceux qui n'auront fait en Seine aucune opération de commerce.

§ 4. — Tout navire faisant escale dans un des ports de la

Seine en amont du méridien de Fatouville, après avoir laissé, ou avant de porter dans un autre port français où sont établis des péages locaux, partie de sa cargaison provenant d'un port étranger, ou pour continuer, dans l'un des ports de la Seine, à destination de l'étranger, son chargement commencé dans un autre port français où sont établis des péages locaux, ne paye que la moitié du tarif n° 1.

§ 5. — Tout navire qui, avant de pénétrer en Seine, sera entré dans un port français où sont établis des péages locaux en se bornant à s'y alléger, payera seulement les deux tiers du tarif n° 1.

§ 6. — Les péages perçus en vertu du présent article sont concédés à la chambre de commerce de Rouen, pour le produit en être appliqué aux charges résultant pour elle des obligations qu'elle a assumées tant en vertu de la présente loi qu'en vertu de la loi du 14 décembre 1875, des décrets des 26 avril 1883 et 1er octobre 1891 et des lois des 11 mars 1885 et 21 avril 1887.

La perception des péages cessera aussitôt après l'entier accomplissement desdites obligations.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS

(N° 184)

[24 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

L'article 4 du cahier des charges annexé au décret du 18 août 1893, déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Dijon (Côte-d'Or), est modifié comme il suit :

« La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1 mètre.

« La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,20.

« Dans les courbes du plus petit rayon adopté, la partie la plus saillante de la voiture ne dépassera pas de plus de 55 centimètres le bord extérieur du rail.

« Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux voitures qui se croisent, il y ait un intervalle d'au moins 50 centimètres.

« On aura soin de tenir compte de l'augmentation de saillie produite par les courbes du tracé. »

(N° 185)

[24 novembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, pour la transformation de quarante wagons plates-formes et la modification des ponts à bascule de Tébessa à M'Daourouch, conformément au projet présenté le 30 mars 1894, avec un détail estimatif montant à 4.623f,60, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 2 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 186)

[11 décembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 10, de la Meuse, d'Étain à Joinville, dans les côtes situées entre les points 7k,578 et 8k,846, en deçà et au delà de la traverse de Ville-en-Woëvre, à exécuter suivant la direction générale indiquée par les lignes rouges pointillées sur le plan visé par l'agent voyer en chef, le 22 juillet 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par les communes de Braquis, Haudiomont, Herbeuville, Marchéville, Combres, Pintheville, Étain, Champlan, Mesnil-sous-les-Côtes et Saulx-en-Woëvre, suivant les délibérations des conseils municipaux de ces communes, en date des 8, 15, 21, 22, 28 novembre, et 4, 14 décembre 1891.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 187)

[29 décembre 1894]

Décret qui déclare d'utilité publique les voies ferrées établies et à établir pour desservir les quais du Port de Brest.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique les voies ferrées établies ou à établir pour desservir les quais du port de Brest, suivant les dispositions générales du plan susvisé du 13 juin 1894.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 29 décembre 1894, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession des voies ferrées dont il s'agit.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges et le plan général ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,* ladite compagnie représentée par MM. *Ed. Delessert*, vice-président du conseil d'administration, et *René Brice*, administrateur, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Rome, n° 20, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 13 décembre 1894, autorisé à l'effet des présentes par une résolution de l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1892,

D'autre part,

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte cette concession, les voies ferrées établies ou à établir pour transporter entre la gare et les quais du port de Brest, à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie de l'Ouest, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie de l'Ouest peut être autorisée à exécuter, en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Fait double à Paris, le 29 décembre 1894.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Brest, concédées à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et désignées ci-après, savoir :

A. — Une voie de circulation qui se détache des voies de service de la halte du Rody et se termine à l'entrée du tunnel du Château qui conduit au port militaire ;

B. — Deux voies de manœuvre et de manutention parallèles établies sur le quai nord du grand bassin du nord-est et prenant leur origine sur la voie de circulation ;

C. — La voie de manœuvre et de manutention établie sur le quai ouest du même bassin et reliée par plaques aux voies précédentes ;

D. — La voie de manœuvre et de manutention établie sur les quais nord-ouest des bassins nos 1, 2 et 3.

Cette voie prend son origine sur la voie de manœuvre et de manutention qui conduit aux voies du grand bassin du nord-est ;

E. — La voie de manœuvre et de manutention établie sur le quai sud-ouest du bassin n° 1, et reliée par plaques à la voie précédente.

Ces voies sont figurées par des traits noirs et rouges pleins sur le plan présenté par la compagnie à la date du 13 juin 1894; la voie de circulation est distinguée, sur ce plan, par un liséré vert continu.

Des traits noirs discontinus indiquent la position donnée à une partie des voies du port pendant l'exécution des travaux des quais et des terre-pleins. Cette position n'est que provisoire et, lorsque le lotissement projeté pour les terrains du port sera entrepris, les voies en question seront supprimées et remplacées par celles qui font l'objet de la concession.

Les voies concédées seront affectées au service des marchandises; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2. — Les nouvelles voies tracées en rouge sur le plan susvisé pourront n'être établies que successivement, dans la mesure déterminée par le ministre des travaux publics.

Elles devront être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Le reste comme *au type* (*).

(N° 188)

[11 mars 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement sur le territoire des communes d'Aix-les-Bains et de Grésy-sur-Aix (Savoie) d'un réseau de tramways destiné à desservir la ville d'Aix-les-Bains et sa banlieue.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire des communes d'Aix-les-Bains et de Grésy-sur Aix, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages, et comprenant les lignes suivantes :

1° D'Aix-les-Bains au Port-Puer;

(*) Voir le *type Ann.* 1888, p. 541, et *Journal officiel* du 11 janvier 1895.

2° D'Aix-les-Bains à Marlioz;

3° D'Aix-les-Bains à Grésy-sur-Aix;

4° D'Aix-les-Bains aux Port-de-Cornin.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdites lignes ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — La ville d'Aix-les-Bains est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 19 août 1894, entre le maire d'Aix-les-Bains, agissant au nom de la ville, et MM. Bastin et Grosset pour la rétrocession du réseau de tramways énoncé à l'article 1er ci-dessus, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1894, le 19 août,

Entre les soussignés :

M. Gimet, maire de la ville d'Aix-les-Bains, agissant au nom et pour le compte de la ville d'Aix-les-Bains, en vertu des délibérations du conseil municipal, en date du 19 mars 1891, du 2 août 1891, du 30 juin 1892, du 28 juillet 1892, du 25 septembre 1892 et du 19 août 1894,

D'une part;

Et MM. Bastin et Grosset, demeurant, le premier à la Roche-Cevins (Savoie), et le second, à Genève, 1, place du Port,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville d'Aix-les-Bains s'engage à rétrocéder à MM. Bastin et Gresset, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'un réseau d'un tramway routier pour le transport des voyageurs aux environs d'Aix-les-Bains, réseau qui emprunte notamment la route départementale n° 3 et le chemin de grande communication n° 5.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 2. — MM. Bastin et Grosset déclarent, de leur côté, accepter cette rétrocession. Elle leur est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour

l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Ils sont, en conséquence, solidairement assujettis envers la ville à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés, ajoutés ou supprimés les articles indiqués ci-après :

Article modifié : 24;

Articles ajoutés : 6 *bis*, 7 *bis*, 8 *bis*, 11 *bis*, 15 *bis*;

Articles supprimés : 7, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34.

La longueur de la ligne sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs dans les gares terminus; il ne sera pas tenu compte, dans ce chaînage, des voies de garage ni des voies d'embranchement.

Art. 4. — Conformément à l'accord intervenu à la date du 4 mai 1891, les rétrocessionnaires prennent à leur charge, moyennant une subvention de 19.500 francs, l'abaissement du pont sur la Sierroz, dit Pont-Rouge, sur l'avenue du Port-Puer, suivant les dispositions du projet approuvé par délibération du conseil général en date du 18 août 1891.

D'autre part, ils maintiennent l'engagement qu'ils ont pris, par le même contrat, d'exécuter à leurs frais le déplacement des bordures et le rétrécissement des trottoirs sur le chemin de grande communication n° 5, d'Aix-les-Bains à Chambéry, soit depuis la brasserie Tivoli jusqu'au passage à niveau du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, conformément au projet qui sera dressé à cet effet par le service vicinal.

Art. 5. — La ville d'Aix-les-Bains aura toujours le droit de racheter la concession. Ce rachat pourra s'appliquer à tout ou partie du réseau : il se fera dans les conditions édictées par l'article 19 du cahier des charges.

Art. 6. — Dans un délai de six mois à dater de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis de la ville, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec cette dernière. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par MM. Bastin et Grosset.

Art. 8. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, savoir :

Le maire de la ville d'Aix-les-Bains, à la mairie d'Aix-les-Bains;

MM. Bastin et Grosset, à Aix-les-Bains.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs avec leurs bagages.

La traction aura lieu par moteurs à air comprimé.

Art. 2. — Ce réseau est appelé à relier la ville d'Aix-les-Bains au Port-Puer, à Marlioz, à la cascade de Grésy-sur-Aix et au Port-de-Cornin. Il comporte quatre lignes qui empruntent les voies publiques ci-après désignées :

1° La ligne d'Aix-les-Bains au Port-Puer empruntera la route nationale n° 201 à partir du carrefour de la rue du Casino et de la rue de Genève, dans Aix-les-Bains, jusqu'à la jonction de la route nationale avec la route départementale n° 3. Elle s'établira ensuite sur la route départementale n° 3, qu'elle suivra jusqu'au Port-Puer;

2° La ligne d'Aix-les-Bains à Marlioz empruntera la route nationale n° 201; elle aura son origine dans Aix-les-Bains, au sud du square de la place du Revard, et s'étendra jusqu au chemin qui dessert le village de Marlioz;

3° La ligne d'Aix-les-Bains à Grésy-sur-Aix s'embranchera sur la ligne du Port-Puer dans Aix-les-Bains, à la jonction de la route nationale n° 201 avec le chemin vicinal n° 11, vers le bureau d'octroi du Gigot. Elle empruntera le chemin vicinal n° 11 et, ensuite, la route nationale n° 201 jusqu'au chemin de la Cascade.

Il est toutefois stipulé que ce tracé par le chemin vicinal n° 11 demeure subordonné à la possibilité d'adapter le matériel roulant au débouché du passage sous le chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy, avec ou sans remaniement du profil en long du chemin vicinal En cas d'impossibilité bien établie, la bifurcation sur la ligne du Port-Puer sera transférée à la jonction de la route départementale n° 3 avec la route nationale n° 201, après la traversée à niveau du chemin de fer d'Annecy;

4° La ligne d'Aix-les-Bains au Port-de-Cornin s'embranchera sur la ligne du Port-Puer, dans Aix-les-Bains, à la jonction de la route nationale n° 201 avec le chemin de grande communication n° 5. Elle empruntera cette dernière voie et le chemin vicinal n° 6 jusqu'au Port-de-Cornin. Elle comportera un raccordement en déviation entre les deux chemins.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 16 mars 1893.

(N° 189)

[15 avril 1895]

Décret approuvant la substitution à MM. Bonnet et Mandement de la Société anonyme dite Compagnie des chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn *comme concessionnaire du tramway de Graulhet à Laboutarié.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Bonnet et Mandement de la Société anonyme dite *Compagnie des chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn* comme concessionnaire du tramway de Graulhet à Laboutarié, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret du 25 juillet 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 190)

[20 juillet 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — Travaux excédant les prévisions. — Demande de remboursement du rabais d'adjudication. — (Sieur Chartron.)

Un entrepreneur, qui pouvait, par application du cahier des charges, demander la résiliation de son marché à raison de ce que les travaux ont dépassé de plus du quart le montant de l'adjudication, n'est pas fondé, après avoir consenti à achever l'entreprise dans les conditions du marché, à demander le remboursement du rabais (*).

. . . .

..... CONSIDÉRANT, d'une part, que le sieur Chartron soutient que les experts chargés par le conseil de préfecture de vérifier le décompte des travaux auraient commis des omissions, des erreurs dans les métrés et dans l'application des prix du devis; mais qu'il n'apporte aucun commencement de preuve à l'appui de ses allégations;

Considérant, d'autre part, que, s'il pouvait se prévaloir de l'article 29 du cahier des charges pour demander la résiliation de son marché au cas où les travaux excéderaient de plus du quart le montant de l'adjudication, il n'est pas fondé, après avoir consenti à achever son entreprise dans les conditions du marché, à demander le remboursement du rabais;

Sur les intérêts des intérêts :

... (Intérêts des sommes restant dues par la commune de Chambon au sieur Chartron capitalisés aux dates des 13 mai 1891, 9 mai 1893, 11 mai 1894. Surplus des conclusions du sieur Chartron rejeté. Dépens supportés par le sieur Chartron.)

(*) Rap., 25 mai 1894, Héritiers Sandino, *suprà*, p. 237.

(N° 191)

[20 juillet 1894]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Décision ministérielle. — Recours. — Compétence. — (Dame veuve Reine.)

La décision ministérielle qui refuse toute indemnité à la veuve d'un individu dont le décès est dû à l'inexécution d'un travail public prescrit par décret n'est pas susceptible de recours au Conseil d'État. — Cette décision ne constitue qu'une prétention qui ne fait pas obstacle à ce que le conseil de préfecture, seul compétent pour le litige, en soit saisi.

Considérant que la dame Reine allègue, à l'appui de la demande d'indemnité qu'elle a formée, que l'accident qui a amené la mort de son mari a été causé par le retard apporté au remblaiement d'une ancienne prise d'eau établie sur les francs-bords du canal de Saint-Maur, dont la suppression avait été prescrite par l'article 2 du décret du 9 août 1864, et par le mauvais état des palissades qui entouraient ce bassin; que cette requête se rattache ainsi à l'inexécution d'un travail public et que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en connaître par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que la décision du ministre des travaux publics qui repousse la demande de la requérante ne constitue que l'énoncé d'une prétention opposée à celle de la demanderesse et ne fait pas obstacle à ce qu'il soit statué par le conseil de préfecture ce qu'il appartiendra sur la demande d'indemnité formée par elle devant cette juridiction; que, par suite, la requérante n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État la décision attaquée... (Rejet).

(N° 192)

[20 juillet 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Diminution de la force motrice d'une usine. — Grief non établi : Rejet. — (Ministre des travaux publics contre sieur Blanc.)

Procédure. — Lorsqu'une tierce expertise a été jugée néces-

saire et ordonnée par le conseil de préfecture, celui-ci ne peut pas statuer sans viser le rapport de tierce expertise ni l'arrêté qui l'a ordonné.

. . . .

Considérant que, pour condamner l'État à payer une indemnité au sieur Blanc, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, d'après l'avis unanime des premiers experts, les travaux exécutés par l'administration aux rapides de Gaillac avaient diminué la force motrice de son usine;

Mais considérant que, par un précédent arrêté du 24 juillet 1886, le conseil de préfecture avait ordonné une tierce-expertise supplémentaire et désigné pour y procéder l'ingénieur en chef de la navigation, et que le rapport de ce tiers-expert a été déposé le 31 mars 1888;

Considérant que l'arrêté attaqué n'a visé ni ce rapport, ni l'avant dire droit en exécution duquel il a été dressé; qu'ainsi le conseil de préfecture n'a pas fait état de la mesure d'instruction par lui ordonnée à la suite d'une expertise qu'il avait déclarée insuffisante;

Considérant qu'il résulte de cette tierce-expertise complémentaire que la construction des digues de Gaillac n'a pu amener aucune réduction de la force motrice du moulin du sieur Blanc; qu'en 1825, en effet, c'est-à-dire alors que la suppression du barrage d'Auch avait eu pour conséquence d'accroître la chute du moulin, elle n'était cependant que de 1,495, tandis qu'elle est aujourd'hui de 1,59; que si, à la vérité, il faut tenir compte de 0,10 obtenu par le rehaussement du barrage, la chute actuelle, déduction faite de ces 0,10, n'en reste pas moins sensiblement égale à l'ancienne; qu'ainsi le ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a condamné l'État à payer une indemnité au sieur Blanc;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que les frais d'expertise doivent être mis à la charge de la partie qui succombe... (Arrêté annulé. Demande d'indemnité du sieur Blanc rejetée. Le sieur Blanc supportera les frais d'expertise.)

(N° 193)

[27 juillet 1894]

Dettes de l'État. — Chemins de fer. — Transports militaires pendant la guerre de 1870 (*). — *Arrêté de compte. — Contrainte administrative. — Non lieu à statuer bien que les décisions attaquées n'aient été rapportées que sous réserves de nouvelles réclamations.* — (Compagnie du Nord.)

Vu : 1° la requête présentée pour la compagnie du chemin de fer du Nord... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, en date du 10 avril 1893, par laquelle le Ministre de la guerre a constitué ladite compagnie débitrice, envers l'État, de la somme de 1.500.000 francs pour trop perçu dans la liquidation des transports militaires par convois effectués pendant la guerre de 1870-1871 ; la requête présentée pour la même compagnie tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision, en date du 11 avril 1893, par laquelle le Ministre des finances a décerné une contrainte administrative pour l'exécution de la décision précitée du Ministre de la guerre;

Vu la décision, en date du 5 mai 1893, par laquelle le Conseil d'État a fait droit aux conclusions à fin de sursis;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre de la guerre, par lesquelles le ministre expose : qu'un jugement rendu par le tribunal de la Seine, sur la demande en restitution formée contre la compagnie requérante, a eu pour effet d'interrompre la prescription, déclare rapporter purement et simplement la décision du 10 avril 1893, se réservant de présenter ultérieurement les réclamations de son département et conclut à ce qu'il plaise au Conseil décider qu'il n'y a lieu de statuer sur des pourvois devenus sans objet;

Vu les observations en défense présentées par le Ministre des finances, par lesquelles le ministre, sous les réserves et par les motifs énoncés dans la dépêche du Ministre de la guerre, et par le motif, en outre, que, depuis le retrait de l'arrêté de débet, la contrainte administrative décernée contre la compagnie n'a plus de base, déclare rapporter purement et simplement la décision

(*) Rap., 17 mars 1893, Compagnies du Nord, de l'Est et autres, *Ann.* 1894, p. 39 ; — 5 mai 1893, Compagnie du Nord, *Ann.* 1894, p. 133.

du 11 avril 1893, et conclut également à ce que les pourvois soient reconnus sans objet;

Vu les observations nouvelles présentées pour la compagnie des chemins de fer du Nord, par lesquelles la compagnie conclut à ce que le Conseil d'État... — attendu que la procédure engagée devant le tribunal de la Seine déterminée par un jugement d'incompétence n'a pu avoir pour effet d'interrompre la prescription et de permettre à l'État de rouvrir un débat définitivement clos — lui donne acte de ses réserves contre la prétention des ministres d'être recevables à former ultérieurement de nouvelles réclamations au sujet de la liquidation des mêmes transports;

Vu le décret du 22 juillet 1806; la loi du 24 mai 1872;

Considérant que les deux requêtes de la compagnie du chemin de fer du Nord tendaient à obtenir l'annulation de la décision du ministre de la guerre en date du 10 avril 1893, et de celle du ministre des finances en date du 11 avril 1893; que, dans les observations qu'ils ont présentées sur les pourvois, les ministres de la guerre et des finances ont déclaré rapporter purement et simplement les décisions attaquées; que, si les ministres de la guerre et des finances déclarent, en outre, n'avoir rapporté leurs décisions qu'à la suite d'une instance introduite devant l'autorité judiciaire dans le but de sauvegarder les droits éventuels de l'État à exercer de nouvelles répétitions contre la compagnie à raison des transports militaires effectués par elle pendant la guerre de 1870-1871, et si la compagnie conteste les conséquences juridiques attribuées par les ministres à cette instance, et le droit pour l'État de revenir sur des comptes définitivement arrêtés, ce désaccord ne constitue pas un litige dont le conseil soit actuellement saisi, et que la présente décision ne saurait faire obstacle à ce que les parties fassent valoir, le cas échéant, leurs prétentions respectives, sans qu'il soit nécessaire de donner acte à la compagnie requérante des réserves qu'elle a expressément formulées; que, dans ces circonstances et par ces motifs, il y a lieu de déclarer purement et simplement que les pourvois de la compagnie sont devenus sans objet... (Non-lieu à statuer.)

Affaires semblables. — *Compagnies des chemins de fer de Lyon, de l'Ouest, de l'Est, du Midi et d'Orléans.*

(N° 194)

[27 juillet 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Héritiers du sieur Auboyer.)

Art. 19 *et* 48. — *La retenue de garantie ne doit pas être restituée à l'entrepreneur qui n'a pas entièrement payé les indemnités par lui dues pour occupation temporaire de terrains* (*VIII*).

Bossage des moellons. — Pas de supplément de prix : il en a été tenu compte dans la fixation du prix du mètre cube de maçonnerie (*IV*).

Carrières substituées à celles prévues au devis, à la demande de l'entrepreneur et sous la condition du maintien des prix du marché : pas de prix supplémentaire (*II*).

Extraction de sable. — Points d'extraction prétendus fixés à une distance supérieure à celle prévue au devis. Rejet : l'entrepreneur n'a pas fait constater cette circonstance au cours de l'exécution des travaux (*VI*)

Intérêts alloués de la somme excédant la retenue de garantie stipulée.

Fours à chaux. — Prétendue insuffisance des fours à chaux indiqués au devis. Rejet : l'entrepreneur n'a pas fait constater cette insuffisance au cours des travaux (*V*).

Matériel. — Reprise. — Vente. — Il n'appartient pas au conseil de préfecture de décider que, faute par un entrepreneur de reprendre son matériel dans un certain délai, après la fin de la régie, ce matériel sera remis à l'administration des domaines et vendu par ses soins (*IX*).

Mise en régie prononcée après suspension des travaux par l'entrepreneur et sur le refus de celui-ci de les reprendre, malgré une mise en demeure : régularité (*VII*).

Ordre de service. — Substitution de matériaux. Absence d'ordre de service : pas d'indemnité (*III*).

Retards dans la remise de quelques terrains à l'entrepreneur Rejet : préjudice non établi (*I*).

. . . .

I. Sur la demande d'indemnité *pour retard dans la remise des terrains de la station de Confolens :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, presque immédiatement après l'adjudication, l'administration a mis l'entrepreneur en possession de la majeure partie des parcelles composant la station de Confolens, et qu'au 1er novembre 1881, époque de la substitution du sieur Auboyer à l'entrepreneur primitif, l'administration avait à peine quelques ares de terrains à leur livrer, aux bords mêmes des emprises; que la remise tardive de ces terrains n'a causé aucune gêne, ni aucun préjudice à l'entreprise; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à demander de ce chef une indemnité;

II. *En ce qui touche la substitution de carrières :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les extractions de moellons têtués et parementés, pratiquées dans les carrières de Vilhonneur non indiquées au devis, n'ont été autorisées que sur la demande de l'entrepreneur et à la condition expresse que cette autorisation ne pourrait donner lieu à aucune modification dans les prix du marché; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, sans recourir à une expertise, la demande d'un supplément de prix;

III. *Sur la demande de plus-value pour moellons parementés :*

Considérant que l'entrepreneur n'a produit aucun ordre de service lui prescrivant de remplacer les moellons têtués par des moellons parementés; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef d'indemnité sans ordonner une expertise;

IV. *En ce qui touche le bossage des moellons :*

Considérant qu'en comptant pour 1m,10 le cube de la pierre nécessaire pour la confection de 1 mètre cube de maçonnerie, le bordereau des prix a tenu compte de tous les déchets et notamment du bossage des moellons; que par suite c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté le supplément de prix demandé de ce chef par l'entrepreneur;

V. *En ce qui touche l'insuffisance des fours à chaux indiqués au devis :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur n'a pas fait constater, au cours de l'exécution des travaux, l'insuffisance des fours à chaux indiqués au devis; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à se plaindre que le conseil de préfecture ait rejeté leurs conclusions sur ce point;

VI. *Sur la demande d'un supplément de prix à raison de l'éloignement des points d'extraction du sable pris dans le lit de la Vienne :*

Considérant que l'article 19 du devis de l'entreprise stipule que le sable sera pris exclusivement dans le lit de la Vienne pour les ouvrages d'art, mais qu'il pourra provenir en outre des carrières des environs pour les pavages et bordures;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur n'a extrait du sable de rivière que pour les ouvrages d'art, et qu'à aucun moment il n'a fait contester l'obligation où il prétend s'être trouvé d'effectuer les extractions au delà des distances prévues; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à demander de ce chef un supplément de prix;

VII. *En ce qui concerne la mise en régie :*

Considérant que, pour soutenir que la mise en régie a été prononcée à tort après la suspension des travaux, les requérants se fondent sur ce que cette suspension a été justifiée par le retard apporté au payement des acomptes;

Mais considérant qu'ils ne produisent aucune preuve à l'appui de cette allégation et qu'ils n'établissent l'existence d'aucune faute ou négligence imputable à l'administration; que le sieur Auboyer a suspendu les travaux le 21 mai 1883 et qu'après une mise en demeure régulière, il a refusé de les reprendre; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le préfet a, par application de l'article 35 des clauses et conditions générales, prononcé la mise en régie de l'entreprise, et qu'en conséquence les requérants ne sont pas fondés à demander de ce chef une indemnité;

En ce qui touche les intérêts des intérêts... (Capitalisation demandée aux dates des 24 janvier 1890 et 13 juillet 1892.)

Sur le recours incident du ministre des travaux publics...

VIII. *En ce qui touche les intérêts :*

Considérant que, d'après l'article 116 du devis, la retenue de garantie est du dixième du montant des travaux, mais qu'elle doit cesser de croître dès qu'elle aura atteint le chiffre de 80.000 francs, et que, d'autre part, d'après l'article 48 des clauses et conditions générales le dernier dixième n'est payé à l'entrepreneur qu'après la réception définitive et lorsqu'il a justifié de l'accomplissement des obligations énoncées à l'article 19;

Considérant que le conseil de préfecture a fixé la somme due par l'État aux héritiers Auboyer à 84.653f,57 avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 6 février 1886; qu'il résulte de l'instruction

que, si l'État n'a pu se libérer complètement envers les requérants, c'est pour le motif que ceux-ci n'ont pas encore justifié, conformément aux dispositions de l'article 48 précité, du payement intégral des indemnités dues aux propriétaires des terrains occupés temporairement; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué les intérêts de la somme entière de 84.653f,57; que ces intérêts ne devaient porter que sur la somme de 4.653f,57 excédant le maximum de la retenue de garantie;

IX. *En ce qui touche la vente du matériel appartenant à l'entrepreneur :*

Considérant que l'article 12 de l'arrêté attaqué porte que, dans le délai d'un mois à partir de la notification dudit arrêté, les héritiers Auboyer devront reprendre le matériel de leur auteur après avoir payé le loyer des locaux où il a été déposé, sinon et faute par eux de ce faire dans ledit délai il sera remis à l'administration des domaines pour être vendu à leurs risques et périls;

Considérant que le ministre est fondé à soutenir qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture de remettre le matériel de l'entreprise à l'administration des domaines, faute par les héritiers Auboyer de le reprendre, et de charger cette administration de le vendre; que, par suite, il y a lieu d'annuler l'arrêté sur ce point... (Arrêté annulé : 1° en tant qu'il a condamné l'État à payer aux héritiers Auboyer les intérêts à 5 p. 100 à partir du 6 février 1886 sur la somme de 84.653f,57 au lieu de la somme de 4.653f,57 ; 2° en tant qu'il a décidé que, faute par les héritiers Auboyer de reprendre le matériel de l'entreprise, il sera remis à l'administration des domaines pour être vendu à leurs risques et périls. Intérêts capitalisés au 24 janvier 1890 et 13 juillet 1892.)

(N° 195)

[27 juillet 1894]

Travaux publics. — Fixation des honoraires dus à un ingénieur civil par une commune pour un projet de travaux d'adduction d'eau qui n'a été que partiellement exécuté. — (Sieur Trémaux.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Trémaux

a, sur la demande de la ville de Mustapha, fait des études et des recherches dans le but de procurer à cette ville des eaux souterraines et qu'il a dressé un avant-projet pour l'aménagement des mêmes eaux; — que la ville ne conteste pas son droit à une rémunération, mais qu'en l'absence d'une stipulation expresse à cet égard, les parties n'ont pu se mettre d'accord sur le montant des honoraires dus au requérant;

Considérant que, pour le fixer à la somme de 4.350 francs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le sieur Trémaux avait lui-même indiqué que ses honoraires pourraient être calculés à raison de 10 francs par mètre cube pour les 500 premiers mètres et de 5 francs seulement pour le surplus;

Mais, considérant que ces bases n'ont été proposées par le requérant qu'en vue du cas où son projet recevrait sa complète exécution au moyen de travaux suffisants pour amener un cube d'au moins 2.000 mètres; — que la ville ayant interrompu les travaux avant leur entier achèvement et limité à 435 mètres cubes l'eau nécessaire à son alimentation, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est cru lié par des propositions faites en vue d'un événement qui ne s'est pas réalisé;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte du rapport d'expertise que la commune a retiré un bénéfice important de l'exécution du projet du requérant; que, dans ces circonstances, il sera fait une exacte appréciation de la rémunération due au sieur Trémaux par la ville de Mustapha en condamnant la ville au payement d'une somme de 10.000 francs avec intérêts à dater du 3 décembre 1888, et de la part des frais d'expertise que l'arrêté attaqué a mis à la charge du sieur Trémaux;

Sur les intérêts des intérêts :

... (Capitalisation demandée les 19 janvier 1893 et 23 janvier 1894);

Sur les conclusions du requérant tendant à la réduction des honoraires alloués aux experts :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le sieur Trémaux est sans intérêt à contester la liquidation des frais d'expertise et qu'il y a lieu de rejeter ses conclusions de ce chef... (La ville de Mustapha payera au sieur Trémaux la somme de 10.000 francs avec intérêts à dater du 3 décembre 1888. Intérêts alloués au sieur Trémaux capitalisés aux 19 janvier 1893 et 24 janvier 1894, à 6 p. 100, taux légal de l'Algérie. La ville de Mustapha supportera les dépens et la part des frais d'expertise mis à la charge du sieur Trémaux).

(N° 196)

[27 juillet 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Inondations causées par les travaux de l'État et de la Ville. — Indemnité allouée en tenant compte de la vétusté et du défaut d'entretien de l'immeuble. — (Dame veuve Nancel et sieurs Nancel et Censier.)

Procédure. — Qualité pour réclamer. — Le propriétaire actuel d'un immeuble auquel des travaux publics, antérieurs à son acquisition, ont causé un dommage, a qualité pour réclamer seul une indemnité si les précédents propriétaires qui détenaient nominativement l'immeuble lors des travaux sont intervenus devant le conseil de préfecture pour déclarer que la propriétaire actuelle avait seule droit à l'indemnité.

Conseil d'État. — Recours contre l'État. — Délai. — La notification d'un arrêté rendu entre l'État, une ville et un particulier, faite par la ville au particulier ne fait pas courir le délai de recours contre lui au profit de l'État.

Vu la requête pour la dame veuve Nancel et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 14 octobre 1891, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise a rejeté : 1° la demande d'indemnité formulée par la dame veuve Nancel, tant contre l'État que contre la ville de Noyon, à raison du dommage qui aurait été causé à une propriété lui appartenant et aux marchandises contenues dans ladite maison par des inondations résultant de l'exécution de divers travaux publics; 2° la demande qualifiée demande d'intervention des sieurs Gustave et Charles Nancel et du sieur Censier; 3° la demande reconventionnelle de la ville de Noyon en dommages-intérêts; et mis à la charge de la dame Nancel les frais d'expertise et de visite des lieux; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que l'arrêté attaqué a opposé à la demande de la dame Nancel une fin de non-recevoir tirée de ce qu'elle ne serait propriétaire que depuis 1888, époque depuis laquelle la situation de l'immeuble n'aurait pas été modifiée et de ce que l'acte de vente ne contiendrait aucune subrogation au profit de ladite dame des droits à indemnité qui auraient pu s'ouvrir au profit des précédents propriétaires; qu'en effet, elle a hérité de sa mère qui n'a jamais cessé d'être la

véritable propriétaire de l'immeuble dont il s'agit depuis 1854 jusqu'à sa mort; que les sieurs Gustave et Charles Nancel et le sieur Censier, qui ont été propriétaires apparents de 1871 à 1888, sont intervenus aux débats pour reconnaître que la dame veuve Nancel avait seule droit, tant de son propre chef que comme héritière de sa mère, à la totalité de l'indemnité qui pourrait être allouée à raison de tous les dommages causés, pour demander l'allocation au profit de cette dernière de ladite indemnité; qu'ils ont conclu d'ailleurs, subsidiairement, pour le cas où le conseil de préfecture ne reconnaîtrait pas le droit propre de la dame Nancel à la totalité de cette indemnité, à ce que la ville de Noyon et l'État soient condamnés à leur payer la différence entre le montant des dommages constatés et la somme qui serait accordée à la dame Nancel; que ces conclusions étaient recevables et ont été à tort écartées du débat par le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Noyon... tendant au rejet de la requête avec dépens; attendu que les travaux de la Ville, à raison desquels une indemnité lui est réclamée étaient terminés en 1888, époque à laquelle la dame Nancel a acquis l'immeuble qui aurait subi une dépréciation par l'effet de ces travaux; que la situation de la propriété n'a pas été aggravée depuis lors et que la dame Nancel ne justifie d'aucune cession régulière à son profit au droit à indemnité qui aurait pu appartenir aux précédents propriétaires; que son action a été à bon droit rejetée par ce motif par le conseil de préfecture, que les sieurs Gustave et Charles Nancel ainsi que le sieur Censier n'avaient aucun intérêt à l'allocation d'une indemnité à la dame veuve Nancel; que, dès lors, leur intervention n'était pas recevable; que le rejet de cette intervention ne fait pas d'ailleurs obstacle à ce qu'ils fassent valoir par la voie d'une requête distincte les droits qui peuvent exister à leur profit pour les dommages antérieurs à 1888...;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le ministre des travaux publics aux conclusions prises contre l'État par la dame Nancel, les sieurs Gustave Nancel et Censier, et tirée de ce que leur requête a été présentée plus de deux mois après la notification administrative à eux faite de l'arrêté attaqué :*

Considérant que, si, en vertu des articles 51 et 57 combinés de la loi du 22 juillet 1889, la notification administrative faite par les soins du préfet de la décision attaquée fait courir le délai d'appel à l'encontre de l'État, il ne résulte pas des procès-verbaux de significations joints au dossier que la notification à la dame

Nancel, aux sieurs Gustave Nancel et Censier de la décision du conseil de préfecture rendue dans l'instance pendante entre ces derniers et le sieur Charles Nancel d'une part, et d'autre part, l'État et la ville de Noyon ait été faite à la requête du préfet; qu'au contraire, deux de ces procès-verbaux portent que la signification a été faite à la requête du maire qui était partie dans la cause, le troisième procès-verbal constatant seulement la remise au sieur Censier d'une expédition de l'arrêté du conseil de préfecture ; que, dans ces circonstances, la fin de non-recevoir opposée par le ministre à la requête ne saurait être accueillie;

AU FOND :

Considérant que les sieurs Gustave et Charles Nancel et le sieur Censier ont pris devant le conseil de préfecture des conclusions tendant à ce qu'il soit donné acte de ce qu'ils reconnaissaient que la dame Nancel avait seule droit à l'indemnité qui pouvait être due par la ville de Noyon et par l'État pour la totalité des dommages éprouvés par l'immeuble dont ils ont été successivement propriétaires avant la dame Nancel, et qu'ils ont demandé subsidiairement, pour le cas où le conseil de préfecture n'accorderait à la dame Nancel que la réparation du préjudice éprouvé depuis son acquisition, l'allocation à leur profit de la différence entre la somme qui serait allouée à ladite dame et le montant des dommages constatés par les experts;

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a écarté comme non recevables ces conclusions des sieurs Nancel et Censier et qu'il y a lieu, annulant son arrêté, de retenir la déclaration des sieurs Gustave et Charles Nancel et Censier qui font abandon de leurs droits à la dame Nancel et de liquider au profit de cette dernière, l'indemnité à allouer pour le dommage causé à l'immeuble dont elle est actuellement propriétaire, depuis l'exécution des travaux auxquels ce dommage est attribué;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que les travaux exécutés par l'État pour l'établissement de trottoirs sur la route nationale nº 32 ont eu pour résultat d'amener, en temps de fortes pluies, une quantité d'eau plus considérable que par le passé à l'intersection des rues du Coizel et de Chauny, c'est-à-dire au-devant de l'immeuble de la dame Nancel; que ces eaux trouvent un écoulement difficile, pénètrent dans la propriété, l'inondent et la dégradent; que cette situation a été aggravée encore par les travaux exécutés par la Ville pour l'établissement de sa canalisation d'eau, et notamment par la construction d'un citerneau non étanche au point

le plus bas de la voie publique et au droit de la propriété de la dame Nancel;

Mais considérant que les dégradations de l'immeuble constatées par les experts ne peuvent être considérées en totalité comme la conséquence des travaux de l'État ou de la Ville, qu'elles proviennent en partie de la vétusté de la construction et d'un défaut d'entretien; qu'il sera fait une exacte appréciation des faits de la cause en condamnant l'État et la ville de Noyon à payer à la dame Nancel, le premier 1.600 francs et la deuxième 800 fr. pour l'aggravation de la situation et tous les dégâts de l'immeuble qui peuvent être rattachés à l'exécution des travaux de l'État et de la Ville;

En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour pertes de marchandises :

Considérant que les pertes de marchandises que la dame Nancel prétend avoir subies lors de chaque inondation de sa propriété ne sont pas établies; qu'au surplus la requérante, qui savait que sa maison était exposée périodiquement et à des intervalles rapprochés à des inondations, devrait s'imputer à faute de n'avoir pas pris les précautions nécessaires pour éviter la détérioration de ses marchandises par le contact de l'eau;

En ce qui concerne les frais de l'expertise et de la visite des lieux :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre lesdits frais pour deux tiers à la charge de l'État et pour un tiers à la charge de la ville de Noyon... (Arrêté annulé. L'État payera à la dame Nancel 1.600 francs et la ville de Noyon 800 francs à titre d'indemnité pour tous dommages causés à sa propriété et résultant des travaux exécutés par l'État et par la ville de Noyon. Les frais de l'expertise et de la visite de lieux et les dépens seront supportés jusqu'à concurrence de deux tiers par l'État et pour le surplus par la Ville.)

(N° 197)

[27 juillet 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Ligne du Rhône au Mont-Cenis. — Garantie d'intérêts. — Compte d'exploitation. —

(Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

Des dépenses effectuées pour la reconstruction d'une digue ou le prolongement d'un souterrain ne doivent pas être portées au compte d'exploitation ou au compte de premier établissement. — Rés. dans ce dernier sens (II) (*).

Il y a lieu de considérer comme frais généraux de l'administration centrale rentrant dans les dépenses d'exploitation des allocations, indemnités de logement, primes de travaux, abonnements à des publications périodiques, etc., lorsque ces frais présentent un caractère suffisant d'utilité pour l'établissement, l'exploitation et l'administration du chemin de fer (III).

Les conventions relatives à la classification des dépenses d'exploitation n'ont pas d'effet rétroactif; en conséquence, lorsqu'au moment où un accident s'est produit, une convention ne classait pas parmi les dépenses d'exploitation les indemnités payées aux victimes, il y a lieu de continuer à exclure de ces dépenses toutes les indemnités dues à raison du même accident, encore bien qu'elles ne seraient payées que postérieurement à une nouvelle convention qui les admettrait parmi les dépenses d'exploitation (IV) (**).

Vu : 1° les cinq requêtes présentées au nom de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler des arrêtés de M. le Ministre des travaux publics, en date des 21 mars et 5 septembre 1891, 20 janvier, 28 juin et 7 juillet 1892, par lesquels ce dernier a fixé le montant de la garantie d'intérêt afférente à la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour les exercices 1882, 1883, 1884, 1885 et 1886; 2° la requête présentée au nom de la même compagnie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 6 mai 1893, par lequel le Ministre des travaux publics a modifié la liquidation de la garantie d'intérêt afférente à la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour les années 1882, 1883 et 1884;

Vu le décret du 6 août 1863 portant règlement d'administration publique sur les justifications à faire par la compagnie du chemin de fer de Victor-Emmanuel en ce qui concerne la garantie d'intérêts accordée par l'État;

Vu la convention passée les 9 juin 1866 et 17 juin 1867 entre

---

(*-**) Voy. 11 novembre 1892, Compagnie de Lyon (ligne du Rhône au Mont-Cenis), *Ann.* 1893, p. 916.

l'État et la compagnie des chemins de fer de Victor-Emmanuel et de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la rétrocession à cette dernière compagnie de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, ladite convention approuvée par les lois et décret du 27 septembre 1867, ensemble l'article 6 de la convention du 22 juillet 1858 et 11 juin 1859;

Vu la convention du 3 juillet 1875, ensemble la loi en date du même jour;

Vu la convention du 26 mai 1883, ensemble la loi du 20 novembre suivant;

Vu la loi du 15 juillet 1845, article 19;

CONSIDÉRANT que les pourvois sus-visés de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'appliquant à des exercices différents présentent néanmoins à juger les mêmes questions; que, par suite, il y a lieu de les joindre et d'y statuer par une seule et même décision;

I. *En ce qui touche la réclamation relative à l'inscription par le ministre au compte d'exploitation pour les années* 1882, 1883 *et* 1884 *de sommes représentant une part dans le trafic de transit entre Marseille et Genève :*

Considérant que, par l'arrêté postérieur du Ministre des travaux publics, en date du 6 mai 1893, il a été fait droit à ladite réclamation et que, par suite, la demande de la compagnie n'a plus d'objet;

II. *En ce qui touche le rétablissement au compte d'exploitation : 1° pour l'exercice* 1882 *d'une somme de* 7.830f,15 *à raison de dépenses effectuées pour la reconstruction de la digue de Pont-de-Reis ; 2° pour les exercices* 1882, 1883, 1884, 1885, *de diverses sommes représentant des dépenses faites pour le prolongement du souterrain du Mont-Cenis, lesdites sommes ayant été inscrites par le ministre au compte de premier établissement :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont il s'agit ont eu pour objet des réfections et changements qui ne peuvent être assimilés à des travaux d'entretien et que c'est avec raison que le ministre a rétabli les dépenses auxquelles ils ont donné lieu au compte de premier établissement; que, par suite, la demande de la compagnie doit être rejetée;

III. *En ce qui touche la composition des frais généraux de l'administration centrale et la participation dans lesdits frais de la ligne du Rhône au Mont-Cenis pour les exercices* 1882-1886 :

Considérant qu'il résulte d'une décision du Conseil d'État, en

date du 1er décembre 1893 (p. 798), que la demande de la compagnie relative à son réseau principal et tendant au rétablissement soit au compte d'établissement, soit au compte d'exploitation, de diverses sommes représentant des frais généraux d'administration centrale supprimés par le ministre était justifiée; qu'au surplus, le Ministre des travaux publics déclare dans ses observations sur le pourvoi contre l'arrêt rectificatif au 6 mai 1893, que les comptes de la ligne du Rhône-Mont-Cenis seront revisés conformément à ladite décision; que, par suite, il y a lieu d'admettre en compte la part incombant à cette ligne dans les dépenses dont il s'agit et de modifier le montant de la garantie pour les exercices 1882 à 1886, en conséquence du rétablissement qui sera opéré;

IV. *En ce qui touche l'inscription au compte d'exploitation pour les exercices* 1882 *à* 1886 *de diverses sommes payées pour indemnités aux victimes de l'accident de Châtillon* :

Considérant que la compagnie soutient que les sommes dont il s'agit, qui ont été retranchées par le ministre, doivent être rétablies au compte d'exploitation tout au moins depuis l'année 1884, en exécution, de l'article 10 de la convention du 26 mai 1883, lequel consacrerait pour l'avenir et d'une manière générale, un principe qui avait été contesté, en disposant formellement que les indemnités pour accidents seront comprises dans le compte unique des dépenses d'exploitation;

Mais considérant que les sommes dont la compagnie demande l'inscription au compte d'exploitation représentent des condamnations qu'elle a eu à supporter soit pour frais judiciaires, soit pour indemnités, mis à sa charge comme civilement responsable du délit commis par un de ses agents lors de l'accident survenu à Châtillon, le 17 décembre 1876, et que les droits et obligations de la compagnie résultant de cet événement ont été fixés définitivement dès cette époque, c'est-à-dire antérieurement à la convention du 26 mai 1883 par elle invoquée, pour justifier l'imputation des sommes dont il s'agit au compte d'exploitation; que, par suite, quels que soient l'époque où s'effectuent les payements successifs des diverses sommes formant les éléments de sa dette et les exercices auxquels les éléments s'appliquent, et sans qu'il soit besoin de rechercher si l'article 10 de la convention précitée serait applicable à une dette de même nature provenant d'une cause postérieure au 26 mai 1883, il y a lieu de décider que le montant des condamnations encourues par la compagnie à raison de l'accident du 17 décembre 1876 ne peut être compris dans

les frais annuels d'entretien et d'exploitation, et que la demande de la compagnie doit être rejetée... (Il n'y a lieu de statuer sur la réclamation de la compagnie relative à l'inscription par le ministre au compte d'exploitation pour 1882, 1883 et 1884 de sommes représentant une part dans le trafic de transit entre Marseille et Genève. Compagnie renvoyée devant le ministre pour qu'il soit procédé à la revision des comptes de la ligne du Rhône-Mont-Cenis pour les exercices 1882 à 1886 en ce qui touche la composition des frais généraux d'administration centrale d'après des bases résultant de la décision du Conseil d'État du 1er décembre 1893, et la fixation à nouveau du montant de la garantie pour les mêmes exercices en conséquence du rétablissement qui sera opéré de ce chef. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. L'État supportera la moitié des dépens.)

(N° 198)

[3 août 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Canal d'irrigation. — Rocher exceptionnellement dur entraînant des sujétions autres que celles prévues au marché; boisage prévu reconnu inutile. — Indemnité allouée (*). — (Ministre de l'agriculture contre sieur Volle.)

. . . .

Considérant qu'il résulte des pièces du marché que les prix du bordereau fixés par mètre courant de souterrain ont été établis en vue de la rencontre de rocher nécessitant l'exécution de boisages que le contrat prévoyait expressément; qu'il résulte de l'instruction que sur presque toute la longueur du souterrain l'entrepreneur a rencontré du rocher entraînant des sujétions autres que celles qui avaient été ainsi prévues; que, dans ces

---

(*) Le bordereau prévoyait pour le percement du tunnel de la Saulce 6f,60 par mètre, *pour boisage*. Or, le massif rocheux dans lequel a été percé le souterrain a été reconnu appartenir au terrain jurassique oxfordien placé dans un étage marneux avec bancs calcaires marneux interposés. La contexture de la roche est très serrée, et les bancs sont d'une juxtaposition telle qu'ils ne présentent pour ainsi dire aucun joint, et que le percement de la galerie, qui n'a qu'une petite section de 2m,80 sur 2m,60 peut être considéré comme ouvert dans un seul massif présentant toutes les difficultés d'une roche très dure, ne nécessitant l'emploi d'aucun boisage.

circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué une plus-value au sieur Volle, mais qu'il résulte des pièces du dossier que la somme que l'État a été condamné à payer de ce chef est exagérée et doit être réduite à 30.000 fr.;

En ce qui concerne les frais d'expertise : — . . . .

Sur les intérêts des intérêts :

... (L'indemnité allouée au sieur Volle est réduite de 60.730f,82 à 30.000 francs. Frais des expertises supportés jusqu'à concurrence des deux tiers par l'État et pour le surplus par le sieur Volle. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 13 janvier 1894 au profit du sieur Volle. Surplus des conclusions du recours du ministre et du recours incident rejeté.)

(N° 199)

[3 août 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Casernes. — Émanations provenant des latrines d'une caserne et causées par un travail défectueux ; dommages à une propriété riveraine ; indemnité allouée. — (Ministre de la guerre contre dame Constant.)

. . . .

... CONSIDÉRANT qu'il résulte du rapport des experts que les émanations provenant des latrines de la caserne de Livran, à Bordeaux, ont été, par suite d'un établissement défectueux, la cause d'un dommage réel pour la propriété de la dame Constant, située rue Monneyra; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué une indemnité à ladite dame;

En ce qui concerne l'évaluation de cette indemnité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en condamnant l'État au payement d'une somme de 2.000 francs, le conseil de préfecture a accordé à la dame Constant une réparation suffisante du préjudice éprouvé par elle pour perte de revenus jusqu'à la date de l'arrêté attaqué, sauf le droit pour ladite dame, au cas où les travaux que le ministre prétend avoir fait exécuter n'auraient pas mis fin au préjudice, d'exercer telle action que de droit à l'effet de réclamer une nouvelle indemnité, si elle s'y croit fondée;

Sur les intérêts :

... (Demandés le 28 mars 1891. Rejet avec dépens. Intérêts alloués à partir du 28 mars 1891.)

(N° 200)

[3 août 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Travaux de voirie. — Élargissement d'une place publique; démolition par une ville d'une maison sans précautions suffisantes, ayant occasionné des lézardes à une maison mitoyenne contre laquelle la première était adossée; indemnité accordée. — (Sieur Vidry.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé sur le pourvoi, qu'il sera fait une exacte évaluation des préjudices de toute nature causés au sieur Vidry par la commune de Nébian en condamnant celle-ci à payer au requérant la somme de 3.450 francs avec les intérêts à compter du 6 octobre 1891, jour où il en a fait la demande... (Indemnité fixée à 3.450 francs avec intérêts du 6 octobre 1891. Condamnation de la commune aux frais d'expertise et aux dépens.)

(N° 201)

[3 août 1894]

Travaux publics communaux. — Dommages à un immeuble provenant non des travaux d'un lavoir public exécutés par la commune, mais de la situation même de la maison au bas d'un coteau d'où jaillissent des sources abondantes : non lieu à indemnité. — (Dame veuve Puyten.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'humidité des murs et la présence des eaux constatées par l'expert dans la cave de l'immeuble de la requérante ont leur cause dans la situation même de l'immeuble au pied d'un coteau d'où jaillissent des

sources très abondantes, et que la dame veuve Puyten n'établit pas que les dommages dont elle se plaint soient imputables aux travaux exécutés par la commune d'Enfonvelle pour la construction d'un lavoir public contigu à son immeuble... (Rejet.)

(N° 202)

[3 août 1894]

Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt local. — Département. — Commune. — Concession. — Délibération du conseil général. — Recours pour excès de pouvoir. — Non-recevabilité. — (Ville de Lyon.)

Une commune n'est pas encore recevable à déférer au Conseil d'État pour excès de pouvoir la délibération par laquelle le conseil général concède à une compagnie un chemin de fer d'intérêt local, à titre d'embranchement d'une ligne déjà concédée, devant emprunter sur tout son parcours des voies urbaines, lorsqu'une loi a déclaré d'utilité publique l'établissement dudit embranchement. — D'ailleurs, si la concession porte atteinte aux droits de la commune, ce n'est pas par la voie du recours pour excès de pouvoir qu'elle peut les faire valoir.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'une loi du 8 avril 1893 a déclaré d'utilité publique l'établissement de l'embranchement dont s'agit, et autorisé le département à exécuter les travaux, conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 27 octobre 1892, entre le préfet représentant le département et la compagnie du chemin de fer de Fourvière-Ouest-Lyonnais; qu'ainsi la concession accordée à cette compagnie par la délibération attaquée est devenue définitive; que, si la ville de Lyon se croit fondée à soutenir que cette concession porte atteinte à ses droits, ce n'est pas par la voie du recours pour excès de pouvoir qu'elle est recevable à les faire valoir, et que, dès lors, sa requête doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 203)

[4 août 1894]

Cours d'eau non navigables. — Syndicat de protection. — Taxes. — (Héritiers Reynaud de Labarèze par le sieur Trono de Bouchony.)

Procédure. — Réclamation. — Délai. — Non-recevabilité d'une réclamation tendant à faire modifier les bases de la répartition des taxes entre les associés, telles qu'elles ont été fixées à l'origine, plus de trois mois après la notification du premier rôle (*).

Dans le cas où une partie des terres comprises dans le périmètre du syndicat reste submergée, l'administration supérieure a seule qualité pour modifier, le cas échéant, le périmètre établi par l'acte constitutif de l'association (**).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le premier rôle émis par le syndicet des Tavernes a été notifié en 1854 et que la réclamation des héritiers du sieur de Labarèze, n'ayant été enregistrée à la préfecture du Gard que le 8 août 1891, n'est pas recevable, comme ayant été formée en dehors des délais fixés par les dispositions combinées des lois du 21 avril 1832 et du 21 juin 1865, en tant qu'elle aurait pour effet de faire modifier les bases de la répartition des taxes entre les associés, telles qu'elles ont été établies à l'origine; qu'en admettant qu'une partie des terrains appartenant au sieur de Labarèze ait été envahie

(*) Voy. : 22 décembre 1882, Syndicat de Lancey, *Ann.* 1883, p. 992 et la note; — 19 mars 1886, Syndicat de la Durance, *Ann.* 1886, p. 608.

(**) Le recours prétendait que d'anciennes prairies comprises dans le syndicat et situées sur les bords du Gardon avaient été, par suite d'inondations, excoriées et dévastées au point qu'il ne restait plus que des graviers improductifs et sans valeur, souvent même submergés. L'administration répondait que le but du syndicat était précisément de défendre contre les atteintes du Gardon les terres existantes et de reconstituer dans la mesure du possible les terrains disparus; par suite les terrains des requérants étant les plus exposés comme riverains du torrent, les plus menacés et même déjà atteints par les eaux, avaient été compris avec raison dans le syndicat. Dans tous les cas, ajoutait-on, si la dissolution du syndicat pouvait être mise en jeu, ce ne serait que par la voie administrative que la question pourrait être résolue.

par les eaux et soit restée submergée, et que ce changement fût de nature à motiver une demande de modification dans le périmètre du syndicat, c'est à l'administration supérieure seule que les requérants devaient adresser leur demande; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation des héritiers du sieur de Labarèze contre la taxe syndicale à laquelle ils ont été imposés pour l'année 1891... (Rejet.)

(N° 204)

[8 août 1894]

Communes. — Chemins vicinaux. — Propriété du sol. — Conseil général. — Routes départementales. — Déclassement. — Excès de pouvoir. — (Commune de Parleboscq.)

Le conseil général, compétent pour prononcer par une mesure générale le déclassement des routes départementales et leur incorporation dans le réseau des chemins de grande communication, ne peut pas, sans excès de pouvoir, réserver, par une délibération postérieure, au profit du département, la propriété des plantations existant sur les routes qu'il a déclassées. — La délibération portant déclassement a eu pour effet de transférer de plein droit aux communes traversées l'ensemble des droits appartenant au département sur les voies publiques et leurs dépendances (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'en vertu des dispositions des lois du 28 juillet 1824 et du 21 mai 1836, les chemins vicinaux de toute nature appartiennent aux communes sur le territoire desquelles ils sont établis;

Considérant que, par délibération en date du 8 avril 1891, le conseil général du département des Landes a déclassé les routes départementales et les a classées comme chemins vicinaux de grande communication, par application de l'article 46, paragraphe 7, de la loi du 10 août 1871; que cette décision a eu pour effet de transférer de plein droit aux communes traversées

---

(*) Voy.: 9 août 1893, une autre application du même principe, commune du Fossat, *Ann.* 1894, p. 371 et la note.

l'ensemble des droits appartenant au département sur les routes et leurs dépendances; que, dès lors, le conseil général ne pouvait, par sa délibération du 25 août 1892, modifier celle du 8 avril 1841 et porter ainsi atteinte à un droit définitivement acquis aux communes; qu'il suit de là que la délibération susvisée du 25 août 1892 est entachée d'excès de pouvoir... (Délibération annulée.)

(N° 205)

[8 août 1894]

Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Élargissement. — Propriété bâtie comprise par le conseil dans les limites du chemin sans réserver pour cette propriété l'obligation de l'expropriation; non lieu à statuer : par une nouvelle délibération ladite propriété a été affranchie de la servitude de reculement (*). — (Sieur Estier.)

. . . .

Considérant qu'à l'appui de son pourvoi le sieur Estier soutient que la délibération susvisée du conseil général de Saône-et-Loire, qui a fixé l'alignement du chemin d'intérêt commun n° 55, dans la commune de Fontaines, ne pouvait être exécutée à l'égard de sa propriété, qui est close de murs, par voie d'alignement, mais seulement par voie d'expropriation, par application de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 et de l'article 2 de la loi du 8 juin 1864;

Considérant que, par une nouvelle délibération en date du 4 avril 1894, le conseil général a décidé que la propriété du requérant ne sera pas assujettie à la servitude de reculement; que, dès lors, elle ne pourrait être incorporée à la voie publique que par voie d'expropriation; que, dans ces circonstances, le pourvoi du sieur Estier est devenu sans objet... (Il n'y a lieu de statuer.)

(*) Rap. 23 décembre 1892, Thomas, *Ann.* 1893, p. 1112.

(N° 206)

[8 août 1894]

Communes. — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural : non lieu à statuer : cette délibération a été rapportée. — (Sieur de Jessé.)

. . . .

CONSIDÉRANT que, par la délibération ci-dessus visée du 27 novembre 1893, la commission départementale de l'Hérault a rapporté sa décision, en date du 26 septembre 1892, dont le requérant demande l'annulation ; que, dès lors, le pourvoi du sieur de Jessé est devenu sans objet... (Il n'y a lieu de statuer.)

(N° 207)

[8 août 1894]

Cours d'eau. — Pouvoirs de police des préfets. — Eaux souterraines. — Sources. — Contestation sur la propriété des eaux. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieurs Thorrand et Cie.)

L'arrêté par lequel le préfet enjoint à un entrepreneur de captage d'eaux souterraines d'avoir à suspendre ses travaux, alors qu'aucun signe apparent ne révèle l'existence d'un cours d'eau soumis au pouvoir réglementaire de l'administration, et que des contestations se sont élevées sur la propriété des eaux, est entaché d'excès de pouvoir (*).

Procédure. — Intervention admise d'un usinier dont la force motrice pourrait éventuellement être diminuée, par suite de l'exécution des travaux.

VU LA REQUÊTE... pour les sieurs Thorrand et Cie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir — un

(*) Voy. la note de M. Tardieu sur cet arrêt dans la *Revue d'Administration*, janvier 1895, p. 46.

arrêté en date du 7 août 1893, par lequel le préfet du Puy-de-Dôme a enjoint aux requérants de suspendre immédiatement les travaux par eux entrepris pour détourner les eaux du captage de la Prada de leur cours naturel vers la Veyre inférieure, et décidé que toute infraction à cet arrêté serait poursuivie comme contravention aux lois et règlements sur la police des cours d'eau non navigables; — *Ce faisant, attendu* que ledit arrêté comme les précédents arrêtés du même préfet des 5 août 1887 et 19 mai 1891 qui retiraient des permissions de voirie accordées antérieurement à la Société Thorrand et Cie pour la pose de ses canalisations et qui ont été annulés pour détournement de pouvoirs par le Conseil d'État statuant au contentieux aux dates des 8 février 1889 (*Ann.* 1890, p. 152) et 9 juin 1893 (*Ann.* 1894, p. 201) a été pris non dans un but d'utilité générale, mais dans l'intérêt privé d'un certain nombre d'usiniers et de propriétaires riverains de la Veyre inférieure qui alléguaient qu'une diminution de débit de cette rivière résultait du captage des eaux de la Prada; qu'en déclarant que ces eaux ne constituent pas une source, mais des eaux dérivées d'une rivière et en déniant, par suite, aux requérants tout droit à leur propriété, le préfet a tranché une question litigieuse sur laquelle l'autorité judiciaire seule était compétente pour statuer; que, d'ailleurs, en admettant que ces eaux proviennent en partie de la Veyre supérieure, qui se perd sous terre à 8 kilomètres en amont de la Prada, elles cheminent souterrainement non dans un aqueduc, mais par suintement ou par filets; qu'elles constituent, par suite, une source et non un cours d'eau au point où elles ont été captées; qu'ainsi l'administration n'avait aucun droit de police sur ces eaux et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a déclaré qu'un décret déclarant l'utilité publique des travaux de dérivation était nécessaire; — qu'enfin, en tout état de cause, le préfet agissant dans l'exercice des pouvoirs de police qui lui ont été conférés en ce qui concerne le régime des cours d'eau n'avait pas le droit de suspendre les travaux pour lesquels des permissions de voirie régulières avaient été accordées et qui ne peuvent être assimilés à des ouvrages établis sur un cours d'eau;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur... tendant au rejet de la requête; attendu qu'il résulte d'expériences qui ont été faites par les ingénieurs du service hydraulique que les eaux captées à la Prada sont celles de la Veyre qui, après avoir coulé sur le sol, se perdent sous terre en amont de la Prada et reparaissent en aval; que le préfet, chargé de diriger toutes les eaux

courantes vers un but d'utilité générale, a pris l'arrêté attaqué en vue d'empêcher une diminution de débit de la Veyre inférieure qui aurait été désastreuse pour toute une contrée; qu'il a agi ainsi dans un intérêt général; que les eaux captées à la Prada étant dérivées de la Veyre ne peuvent être détournées pour l'alimentation des communes qu'en vertu d'une déclaration d'utilité publique; qu'enfin le préfet, par l'arrêté attaqué, n'a pas retiré les autorisations de voirie précédemment accordées aux sieurs Thorrand et Cie; qu'il s'est borné à empêcher la dérivation des eaux en interdisant l'exécution des travaux qui devaient relier le captage de la Prada au réseau des canaux d'adduction;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861;

SUR LA RECEVABILITÉ *de l'intervention :*

Considérant que l'arrêté attaqué est fondé sur ce que la dérivation des eaux captées à la Prada aurait pour effet de diminuer le débit de la Veyre, à laquelle l'usine du sieur Gaillard emprunte sa force motrice; que ce dernier a, dès lors, intérêt au maintien de cet arrêté, et qu'il y a lieu, par suite, d'admettre son intervention;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, qu'aucun signe apparent ne relève l'existence d'un cours d'eau soumis au pouvoir réglementaire de l'administration, dans la propriété où les sieurs Thorrand et Cie ont exécuté leurs travaux; que des contestations s'étaient élevées sur les droits aux eaux, prétendus, d'une part, par les requérants, et, d'autre part, par des propriétaires riverains de la Veyre inférieure, ou par des usiniers; qu'il n'appartenait qu'à l'autorité judiciaire de statuer sur les difficultés dont s'agit; que le préfet, en intervenant et en les tranchant par l'arrêté attaqué, a excédé les limites de sa compétence; que, par suite, son arrêté doit être annulé... (Intervention du sieur Gaillard admise. Arrêté annulé.)

(N° 208)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Canaux de navigation. — Conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Buisset.)

Art. 33. — *Résiliation. — Lorsque le prix des fers a subi une augmentation de plus du sixième, avant tout commencement d'exécution, l'entrepreneur de travaux métalliques a droit à résiliation.*

Art. 34. — *Indemnité. — S'il s'est écoulé entre l'adjudication et la résiliation moins d'une année (trois mois), le retard de l'administration à prescrire l'exécution des travaux n'est pas de nature à ouvrir à l'entrepreneur un droit à indemnité* (*).

Vu le recours du ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 6 mars précédent, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne a condamné l'État à payer au sieur Buisset, adjudicataire des travaux métalliques à exécuter au bief du canal latéral à l'Aisne une indemnité de 5.000 francs à raison du dommage causé à cet entrepreneur par les conséquences de la résiliation de son marché;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Buisset, demeurant à Froncles (Haute-Marne), tendant: 1° au rejet du recours; 2° à l'allocation d'une indemnité de 50.000 francs, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens, par les motifs que l'administration est seule responsable de tous les retards qui ont eu pour conséquence la résiliation du marché et doit par suite indemniser l'entrepreneur de tout le préjudice par lui subi, perte des salaires inutilement payés pendant trois mois, immobilisation du matériel, impossibilité de soumissionner d'autres travaux et abandon de la situation d'entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que l'augmentation de plus d'un sixième survenue dans les prix des fers et fontes avant tout commencement d'exécution des travaux donnait seulement au sieur Buisset le droit de demander la résiliation de son marché sans indemnité, par application de l'article 33 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 et que cette résiliation lui a été accordée par décision ministérielle du 11 mars 1890; que, pour reconnaître toutefois au profit du sieur Buisset un droit à indemnité, le conseil de préfecture s'est fondé sur le préjudice que l'entrepreneur aurait éprouvé par le fait de l'ajournement des travaux, sans en avoir été préalablement informé;

Mais considérant que cet ajournement n'ayant pas duré une année, et par suite, le sieur Buisset ne pouvant se prévaloir des

(*) Rap. 25 février 1887, Foy (53e chef), *Ann.* 1888, p. 7 et le renvoi.

dispositions de l'article 34 des clauses et conditions générales, le conseil de préfecture ne pouvait, de ce chef, allouer une indemnité et que, dès lors, il y a lieu d'annuler son arrêté... (Arrêté annulé. Recours incident rejeté.)

(N° 209)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Auber.)

Art. 28. — *Force majeure. — Des pluies exceptionnelles, ayant occasionné des crues qui ont inondé les tranchées, constituent un cas de force majeure qui, lorsqu'il a été signalé en temps utile, est de nature à ouvrir un droit à indemnité* (*I*, § c) (*).

Art. 35. — *Mise en régie. — Abandon des chantiers par l'entrepreneur. Arrêté de mise en demeure prescrivant à celui-ci d'organiser ses chantiers et d'exécuter un minimum de cubes de déblais; exécution possible; refus de l'entrepreneur; mise en régie régulière* (*II*, § b).

Intérêts. — Capitalisation accordée par le conseil de préfecture à une date où elle n'aurait pas dû être prononcée : absence de recours contre cette disposition de l'arrêté : maintien, mais refus de capitalisation et à des dates éloignées de moins d'un an de cette date.

Procédure. — Expertise. — Le conseil de préfecture ne peut renvoyer à l'examen d'un tiers-expert un chef de réclamation qui n'a pas été soumis aux premiers experts. Arrêté annulé. Évocation (*II*, § a).

Résiliation. — Ne peuvent donner lieu à résiliation : — le retard dans la remise des terrains lorsqu'aucune négligence préjudiciable à l'entrepreneur n'est relevée; — ni l'exécution d'un pont au début de l'entreprise, — par une organisation de

---

(*) Rap. analogue, 19 novembre 1876, Serratrice, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 802; — 15 juin 1883, Dupuy, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 553; — 28 novembre 1884, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1885, p. 374; — 17 avril 1891, Marchand, *Ann.* 1892, p. 1014.

ses chantiers autre que celle adoptée par l'entrepreneur, celui-ci pouvait éviter les conséquences dommageables de ce retard; — ni de faux renseignements donnés sur la solvabilité de l'entrepreneur par les ingénieurs, à raison de l'époque où ils ont été donnés; — ni un prétendu défaut de sondage, le devis déclarant non-recevable toute déclaration fondée sur ce fait; — ni des inondations des chantiers résultant de cas de force majeure.

. . . .

Considérant que le recours du Ministre et la requête du sieur Auber sont dirigés contre le même arrêté, qu'il y a donc lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

I. — Considérant qu'à l'appui de ses demandes de résiliation et d'indemnité le sieur Auber invoque : 1° le retard apporté dans la remise des terrains et l'exécution du pont de Corpeau; 2° le préjudice que lui aurait causé la publication de renseignements erronés donnés par les ingénieurs sur sa situation pécuniaire; 3° les difficultés imprévues qu'il aurait rencontrées dans l'exécution des travaux par suite de la présence de sables bouillants non révélés par les sondages et l'inondation des tranchées et des chantiers;

§ *a*. Sur le premier point :

Considérant, d'une part, qu'aucune négligence préjudiciable à l'entrepreneur n'a été établie à la charge de l'administration en ce qui concerne la mise à la disposition du sieur Auber des terrains appartenant à l'État, et que l'article 124 du devis fait obstacle à la recevabilité de toute réclamation fondée sur le retard ou la gêne que les difficultés relatives à l'acquisition des terrains pourraient apporter dans l'exécution des travaux;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que si le passage sous le pont de Corpeau, par lequel devaient être transportés une partie des déblais du lot, n'a été possible que le 5 janvier 1893, l'entrepreneur pouvait, avant cette époque, exécuter d'autres travaux en quantité suffisante pour assurer la marche normale de son entreprise; que le sieur Auber savait d'ailleurs que le pont ne pouvait être terminé au début de ses travaux et qu'il aurait dû établir ses chantiers et prendre ses dispositions en conséquence;

§ *b. Sur le deuxième point :*

Considérant que le fait relevé par le sieur Auber, étant donné l'époque et les circonstances où il s'est produit, n'est pas de nature à justifier la demande de résiliation du marché;

§ *c. Sur le troisième point :*

Considérant qu'en présence des dispositions de l'article 98 du devis, le sieur Auber ne saurait être admis à prétexter de l'insuffisance des sondages pratiqués avant l'adjudication pour demander, à raison de la nature prétendue imprévue d'une partie des déblais, l'allocation de nouveaux prix ou la résiliation de son marché;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des constatations de l'expertise, qu'à la suite des pluies des six derniers mois de l'année 1882 et de la fin de 1883, pluies dont l'abondance et la continuité exceptionnelles ont été reconnues par l'administration elle-même, les eaux provenant du débordement des fossés des voies de communication ou amenées par des drains nombreux coupés par les tranchées ont inondé les chantiers sur différents points, occasionné des éboulements et augmenté les difficultés d'extraction des terres argileuses, les ouvrages exécutés par l'entrepreneur pour se débarrasser des eaux qu'il pouvait s'attendre normalement à rencontrer s'étant trouvés insuffisant pour assurer l'assainissement des tranchées;

Considérant, d'autre part, que des crues de la Dhuine auxquelles l'administration ne conteste pas le caractère d'événements de force majeure et qui ont été signalées aux ingénieurs dans le délai fixé par l'article 28 des clauses et conditions générales ont inondé les chantiers sur d'autres points et occasionné des pertes à l'entreprise; que si ces faits ne sont pas de nature à justifier la demande de résiliation présentée par le sieur Auber, ils lui donnent droit à l'allocation d'une indemnité dont le conseil de préfecture a fait une exacte évaluation en condamnant l'État à payer de ce chef la somme de 43.280f,42.

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant la demande de résiliation ou d'indemnité supplémentaire du sieur Auber, que le recours du ministre tendant à la réduction de l'allocation accordée à cet entrepreneur;

II. — En ce qui concerne la mise en régie.

Sur la régularité de l'arrêté attaqué : — Considérant que le conseil de préfecture a été saisi le 25 juin 1884 de conclusions du sieur Auber tendant à faire déclarer la mise en régie irrégulière et non justifiée; qu'ainsi en rejetant, par son arrêté du 1er mai 1891, ces conclusions, ledit cônseil n'a pas statué sur une question étrangère au litige qui lui était soumis;

Considérant, d'autre part, que, si c'est à tort que le conseil de préfecture a, par son arrêté du 9 mars 1885, chargé le tiers-

expert d'examiner une nouvelle réclamation de l'entrepreneur qui n'avait pas été soumise aux premiers experts et si le sieur Auber est par suite fondé à soutenir qu'il ne doit pas être fai état du rapport du tiers-expert sur ce point, les autres pièces versées au dossier permettent de statuer sans expertise préalable sur les questions soulevées par l'entrepreneur relativement à la mise en régie;

Au fond :

Considérant que le 21 mars 1884 le préfet a mis en demeure le sieur Auber, qui avait abandonné ses chantiers, d'avoir à reprendre ses travaux dans un délai de dix jours et à organiser ses chantiers de manière à exécuter un minimum de 10.000 mètres cubes de déblais par mois; que la possibilité de l'exécution de cet arrêté ne saurait être mise en doute et que la mise en régie a été prononcée le 27 mai 1884, après constatation du refus de l'entrepreneur de se conformer à l'ordre qu'il avait reçu; qu'ainsi les formalités prescrites par l'article 35 des clauses et conditions générales ont été observées et que la mesure prise contre l'entrepreneur était justifiée;

Sur les frais d'expertise : — ... (Mis pour moitié à la charge des parties);

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales, les intérêts des sommes dues ne peuvent courir au profit de l'entrepreneur que trois mois après la réception définitive des travaux; que le sieur Auber n'allègue pas que la réception définitive ait eu lieu plus de trois mois avant le 1er janvier 1886, date à laquelle le conseil de préfecture a fixé le point de départ des intérêts; qu'ainsi ses conclusions tendant à faire courir les intérêts des sommes qui lui ont été allouées à partir d'une date antérieure doivent être rejetées;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

Considérant que le sieur Auber a conclu devant le Conseil d'État les 4 avril 1892 et 26 octobre 1893 à la capitalisation des intérêts, et qu'il doit être fait droit à ces conclusions par application de l'article 1154 du Code civil... (Frais d'expertise pour moitié à la charge de l'État et du sieur Auber. Intérêts capitalisés à partir des 17 mai 1888, 10 avril 1890, 4 avril 1892 et 26 octobre 1893. L'État supportera les dépens exposés par le sieur Auber dans l'affaire n° 76.681.)

(N° 210)

[8 août 1891]

Travaux publics. — Décompte. — Église. — Fabrique. — (Sieur Rous.)

Approvisionnements faits par l'entrepreneur par suite d'un ordre de la fabrique : prix des matériaux soumis au rabais, mais augmentés du bénéfice de l'entrepreneur (V).

— Approvisionnements avariés par la faute de l'entrepreneur : partage de responsabilité (V).

Intérêts alloués nonobstant quelques imperfections de détail des travaux : ils étaient en état de réception définitive (IX).

Contradiction entre les pièces du marché. — Bordereau des prix et devis estimatif. — Jointoiements non prévus au devis, indiqués dans une note annexée au devis estimatif, mais non compris au bordereau dans les éléments du prix de la maçonnerie : prix nouveau (II).

Malfaçons. — Retenue faite à l'entrepreneur : régularité (VIII).

Réclamation. — Procédure. — Acquiescement prétendu. — L'entrepreneur qui a touché pour solde définitif les sommes qui lui étaient allouées par le conseil de préfecture ne s'est pas rendu non-recevable à interjeter appel de cette décision, s'il a réservé, par une lettre adressée au préfet le même jour, son droit de se pourvoir.

— Tierce expertise. — Aucune disposition de loi n'exige que les parties soient mises en demeure d'assister à la tierce expertise : en fait elles ont été convoquées à une visite faite sur les lieux (II).

— Grief abandonné devant le conseil de préfecture : non-recevabilité en appel (IV).

Substitution d'une pierre à une autre; travail plus facile : plus-value demandée. Rejet (IV).

— Substitution d'un dallage en ciment, demandé par la fabrique, au carrelage prévu; approvisionnements faits par l'entrepreneur; travail non exécuté : indemnité due (V).

Travail compris dans un autre. — Cintres en bois compris dans le prix des voûtes. Rejet (VI).

Travail non prévu et exécuté. Fixation d'un prix nouveau (VII).

. . . .

I. SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *tirée de ce que le sieur Rous aurait acquiescé à l'arrêté du conseil de préfecture :*

Considérant que si, à la date du 28 mars 1889, antérieurement à l'introduction de son pourvoi au Conseil d'État, le sieur Rous a touché les sommes qui lui étaient allouées par l'arrêté attaqué et, si sa quittance porte que cette somme lui est payée pour solde définitif de son entreprise, il a le même jour, dans une lettre adressée au préfet, réservé son droit de se pourvoir devant le Conseil d'État contre ce règlement; que, dès lors, la fabrique de Bessières n'est pas fondée à prétendre qu'il a acquiescé à l'arrêté attaqué;

II. *Sur le moyen tiré de la nullité de la tierce expertise :*

Considérant, d'une part, qu'aucune disposition de loi n'exige que les parties soient mises en demeure d'assister à la tierce expertise; que, d'ailleurs, en fait, les représentants de la fabrique ont été convoqués par le tiers expert à l'une des visites qu'il a faites sur les lieux; que, dès lors, ils ont été mis à même de présenter leurs observations; considérant, d'autre part, qu'en admettant que sur certains points le tiers expert ait excédé les limites de son mandat, cette irrégularité ne serait pas de nature à entraîner la nullité de la tierce expertise;

III. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour crépis et rejointoiements :*

Considérant, d'une part, qu'il ne résulte d'aucune pièce du marché que les rejointoiements aient été prévus au devis; et, d'autre part, que, si une note annexée au devis estimatif dispose que « les maçonneries seront crépies sur leurs faces intérieures et crépies enduites à l'extérieur », il ne résulte pas de cette disposition que le prix des crépis et enduits soit compris dans le prix de la maçonnerie; qu'il résulte, au contraire, du bordereau des prix que ce travail n'a pas été compris dans les éléments constitutifs des prix des maçonneries; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé au sieur Rous le payement des crépis et rejointoiements et qu'il y a lieu, conformément à l'avis du tiers expert, d'accorder au sieur Rous des allocations supplémentaires de 2.288f,19 pour les crépis et de 4.270f,09 pour les rejointoiements:

IV. *Sur les conclusions tendant à l'allocation de plus-values pour la croix et la rosace :*

En ce qui touche la croix :

Considérant que dans des conclusions déposées le 31 mai 1888

devant le conseil de préfecture, le sieur Rous avait abandonné ce chef de réclamation et qu'il n'est pas recevable à le reprendre devant le Conseil d'État;

En ce qui touche la rosace :

Considérant que la décoration à meneaux de la rosace était prévue au devis pour une somme de 275 francs; qu'en cours d'exécution, l'entrepreneur a été autorisé à substituer, à la pierre de Puijulsy prévue au devis, de la pierre d'Arles qui est d'un travail plus facile et moins coûteux; que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer une plus-value;

V. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au payement intégral sans rabais du montant des approvisionnements de sable, graviers et ciments faits pour le dallage de l'église et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que toute allocation provenant de ce chef soit supprimée :*

Considérant que, par lettre du 21 septembre 1884, l'entrepreneur avait accepté la substitution, ordonnée par la fabrique, du dallage en ciment au carrelage prévu au devis et s'était soumis à toutes les conditions prescrites pour la fabrique, ne faisant de réserve que sur l'époque fixée pour l'achèvement du travail; qu'en ne répondant pas à cette lettre, la fabrique a paru acquiescer à cette réserve; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur était autorisé à faire les approvisionnements nécessaires à l'exécution du travail; que, dès lors, la fabrique n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'est pas tenue de payer à l'entrepreneur le prix de ces approvisionnements; qu'il suit de là que les conclusions du recours incident sur ce point doivent être rejetées;

En ce qui touche le sable et le gravier :

Considérant que si c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait porter le rabais de l'adjudication sur le prix du sable et du gravier approvisionnés, c'est à tort qu'il a omis de tenir compte du bénéfice de l'entrepreneur; qu'il y a lieu d'élever de 460f,72 à 496f,88 l'allocation qui lui a été accordée de ce chef;

En ce qui touche le ciment :

Considérant, d'autre part, que pour refuser au requérant le prix du ciment qu'il avait approvisionné, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que ce ciment n'aurait pas été de la provenance prescrite;

Mais considérant que cette allégation de la fabrique n'est nul-

lement justifiée; que, dès lors, elle est tenue de rembourser à l'entrepreneur le prix du ciment;

Considérant, toutefois, que c'est par la faute de l'entrepreneur que ce ciment s'est avarié; qu'il sera fait une exacte appréciation des responsabilités encourues par l'entrepreneur et par la fabrique en condamnant celle-ci à payer à l'entrepreneur une somme de 600 francs;

VI. *Sur les conclusions tendant à l'allocation des frais de cintrages de voûtes :*

Considérant qu'il résulte des pièces du marché, et notamment de l'article 9 du bordereau des prix, que le prix des voûtes comprend les cintres en bois; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point les conclusions de l'entrepreneur;

VII. *En ce qui touche le refouillement de la maçonnerie en pierre pour la pose des doubles :*

Considérant qu'il n'est rien porté au décompte pour ce travail qui n'était pas prévu au devis; qu'il est établi par l'instruction qu'il a été exécuté; qu'il y a lieu, par suite, d'allouer de ce chef au requérant la somme de 72 francs;

VIII. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à ce qu'il ne soit opéré aucune retenue sur le décompte à raison du défaut d'aplomb des arêtes et des vices des rejointoiements et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que la somme destinée à la réparation des malfaçons soit élevée à 2.500 francs :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que les maçonneries des piliers de l'église ont été exécutées d'une manière défectueuse; que, notamment, les arêtes des piliers ne sont pas rectilignes et qu'une partie des rejointoiements doit être refaite; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait subir au requérant la retenue d'une somme de 1.040 francs destinée à la réparation de ces malfaçons;

Considérant, d'autre part, que la fabrique n'établit pas que celle somme de 1.040 francs soit insuffisante;

IX. *En ce qui touche les intérêts :*

Considérant, d'une part, que le sieur Rous ne justifie pas avoir régulièrement demandé les intérêts du solde de son décompte antérieurement au 22 mai 1886;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, malgré certaines imperfections de détail, les travaux exécutés par le sieur Rous étaient en état de réception définitive, le 22 mai

1886, jour de la demande du sieur Rous devant le conseil de préfecture; que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a fixé à cette date le point de départ des intérêts;

Sur les intérêts des intérêts :

Sur les conclusions de l'entrepreneur et de la fabrique tendant à l'allocation de dommages-intérêts :

Considérant, d'une part, que la fabrique qui a pris possession de l'église dès le 1[er] décembre 1884, ne justifie d'aucun préjudice qui lui aurait été causé par le sieur Rous;

Considérant, d'autre part, que, si l'entrepreneur allègue avoir souffert un préjudice à raison du retard apporté par la fabrique dans le règlement de son décompte, les dommages-intérêts provenant du retard dans le payement de sommes d'argent ne peuvent, aux termes de l'article 1153 du Code civil, consister que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi; qu'il y a donc lieu de rejeter les conclusions des parties;

Sur les conclusions du recours incident relatif à l'étrésillonnement des fouilles, aux maçonneries de briques blanches et au prix des matériaux provenant des démolitions des murs de l'église :

Considérant que la fabrique ne justifie pas qu'en allouant diverses indemnités à l'entrepreneur sur ces chefs de demande, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'architecte a été indûment mis en cause par l'entrepreneur; que, dès lors, c'est avec raison que les frais et honoraires alloués à son expert ont été mis à la charge du requérant;

Mais considérant que de ce qui précède il résulte que la fabrique succombe sur la plus grande partie de ses prétentions; que, dès lors, il y a lieu de décider que le surplus des frais d'expertise sera supporté par elle pour les quatre cinquièmes et pour un cinquième par le sieur Rous... (La fabrique payera au sieur Rous, en outre des sommes qui lui ont été allouées par l'arrêté attaqué, la somme de 7.266[f],44 avec intérêts à partir du 22 mai 1886. Les frais et honoraires dus aux experts Thillet et Daujon et au tiers expert seront supportés pour les quatre cinquièmes par la fabrique et pour un cinquième par le sieur Rous. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues au sieur Rous capitalisés aux dates des 27 juin 1889 et 16 juillet 1890 pour produire eux-mêmes des intérêts. Fabrique condamnée aux dépens.)

(N° 211)

[8 août 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. Maison d'école. — Responsabilité décennale. — (Commune de Fondouk.)

Pourriture des solives et des planchers ayant compromis la solidité de l'édifice, provenant des vices du plan et de l'exécution défectueuse du carrelage. Responsabilité partagée entre l'entrepreneur et l'architecte.

Condamnation — de l'entrepreneur à la réfection du carrelage défectueux, — de l'architecte et de l'entrepreneur, chacun, à la moitié des frais de réfection des planchers et des cloisons et des dépenses du logement de l'instituteur en dehors de l'école.

Solidarité. — Il n'y a lieu de condamner solidairement l'entrepreneur et l'architecte lorsque leur responsabilité procède de faits différents, malfaçons pour l'un, absence de surveillance pour l'autre; — mais, à raison de son défaut de surveillance, l'architecte est déclaré responsable en cas d'insolvabilité de l'entrepreneur.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instrument notamment de l'expertise, que si la pourriture des solives et des planchers qui a compromis la solidité d'une partie de l'édifice provient en grande partie du défaut d'aération du sous-sol, c'est-à-dire d'un vice de plan, elle résulte également de l'exécution défectueuse du carrelage; que les carreaux ont, en effet, été posés contrairement aux prescriptions du devis et aux règles de l'art, sur une aire de terre, laquelle, interposée entre le plancher et l'aire en mortier, a contribué à maintenir les bois dans un état constant d'humidité; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la responsabilité de l'entrepreneur, comme celle de l'architecte, est engagée par application des articles 1772 et 2270 du Code civil;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est produit aucune justification de nature à établir que l'arrêté attaqué n'a pas exactement évalué le montant des réparations auxquelles la commune a droit; qu'il n'y a lieu, en conséquence, d'accueillir la demande

de la commune tendant à l'allocation sous forme d'intérêts de plus amples dommages-intérêts que ceux qui lui ont été accordés;

Mais considérant que, de l'ensemble des éléments du dossier, il résulte que les experts ont fait une juste appréciation de la responsabilité respective du sieur Bérenger et du sieur Voinot, en proposant de mettre à la charge exclusive de l'entrepreneur les frais de réfection du carrelage et de partager par moitié entre ce dernier et l'architecte les frais de réfection des planchers et des cloisons ainsi que les frais de logement de l'instituteur en dehors de l'école; que l'arrêté du conseil de préfecture doit donc être réformé en tant qu'il a réparti dans une proportion différente ces derniers frais entre le sieur Voinot et le sieur Bérenger;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de les mettre pour moitié à la charge du sieur Voinot et pour moitié à la charge du sieur Bérenger.

Sur les conclusions de la commune tendant à faire prononcer la solidarité entre l'entrepreneur et l'architecte et sur ses conclusions subsidiaires tendant à faire déclarer l'architecte responsable des condamnations prononcées contre le sieur Bérenger, en cas d'insolvabilité de ce dernier :

Considérant que si c'est à bon droit que, dans les circonstances de l'affaire, le conseil de préfecture a refusé de prononcer contre l'entrepreneur et l'architecte des condamnations solidaires, il y a lieu toutefois d'imputer à faute à l'architecte de n'avoir pas surveillé la pose du carrelage et que, par suite, la commune est fondée à demander la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il n'a pas déclaré le sieur Voinot responsable des condamnations prononcées contre l'entrepreneur en cas d'insolvabilité de ce dernier... (Le sieur Voinot et le sieur Bérenger payeront chacun jusqu'à concurrence de moitié : 1° la somme de 2.437f,26 représentant les frais de réfection des planchers et des cloisons; — 2° les frais de location du logement de l'instituteur en dehors de l'école. Les frais d'expertise seront supportés pour moitié par le sieur Voinot et pour le surplus par le sieur Bérenger. Le sieur Voinot est déclaré responsable, en cas d'insolvabilité du sieur Bérenger, de toutes les condamnations prononcées contre ce dernier. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département d'Alger est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision. Le surplus des con-

clusions de la requête de la commune et du recours incident du sieur Bérenger est rejeté. Le sieur Voinot supportera la moitié des dépens exposés par la commune et la commune la moitié des dépens exposés par le sieur Bérenger.)

(N° 212)

[8 août 1894]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Plans et devis d'agrandissement d'une ville. — Projet subordonné au déclassement total des fortifications non autorisé par l'autorité militaire, inexécution non imputable à la Ville. Non lieu a l'allocation de dommages-intérêts. — (Sieur de Redon contre Ville d'Alger.)

Vu la requête pour le sieur de Redon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 8 décembre 1890 par lequel le conseil de préfecture du département d'Alger a rejeté sa demande en payement par la ville d'Alger d'une somme de 600.000 francs, à titre de dommages-intérêts; — *Ce faisant, attendu* que la municipalité d'Alger aurait, sans motif légitime, rompu un contrat ferme et définitif par lequel elle avait accepté un projet d'agrandissement et d'embellissement de la Ville conçu par le sieur de Redon; qu'elle a causé ainsi au requérant un préjudice qui peut être évalué à 200.000 francs pour ses frais et débours, et à 400.000 francs pour privation du bénéfice sur lequel il était en droit de compter;

Vu les observations en défense présentées par la ville d'Alger, et tendant au rejet de la requête, par les motifs que la Ville n'avait jamais pu se lier par le projet de contrat du 21 août 1885; que le plan du sieur de Redon ne pouvait être réalisé qu'avec le concours de l'autorité militaire, et que ce concours n'a pu être obtenu malgré les démarches de la municipalité;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 5 avril 1884 et les articles 1171 et suivants du Code civil;

Considérant que le sieur de Redon ne justifie ni que la ville d'Alger ait manqué aux engagements qu'elle avait pris envers lui dans le traité conditionnel du 21 août 1885, ni que l'inexécution de ce traité résulte d'aucun fait imputable à la Ville; que dans ces circonstances c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa demande en indemnité... (Rejet avec dépens.)

(N° 213)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Subvention et offre de concours. — Conseil municipal. — Concours des plus imposés. — Subvention promise, sans condition, par une commune pour la construction d'un chemin de fer d'intérêt local, régulièrement cédé à l'État; condamnation de la commune au payement. — (Commune de Créon.)

Concours des plus imposés. — Le vote d'une subvention par le conseil municipal sans le concours des plus imposés est régulier s'il ne contient pas un vote définitif sur les voies et moyens nécessaires à sa réalisation (*).

CONSIDÉRANT que, par délibération en date du 18 décembre 1867, le conseil municipal de la commune de Créon s'est engagé, en vue de la construction du chemin de fer de Bordeaux à la Sauve, à payer une somme de 10.000 francs; que cet engagement est formel et n'est subordonné à l'accomplissement d'aucune condition qui soit énoncée soit dans la délibération même, soit dans la lettre du préfet de la Gironde, en date du 23 octobre 1867, qui a provoqué cette délibération ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin de fer projeté a été construit par les concessionnaires du département de la Gironde; que l'acte de concession, en date du 10 octobre 1868, approuvé par décret du 1er mai 1869, reconnaît aux concessionnaires le droit à différentes subventions parmi lesquelles figure la somme de 10.000 francs promise par la commune de Créon ; que les concessionnaires primitifs ont, en 1874, cédé à la compagnie des Charentes, avec l'approbation du conseil général, les droits qu'ils tenaient de leur concession; qu'enfin la loi du 18 mai 1878 a classé dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général la ligne de Bordeaux à la Sauve et a substitué l'État aux droits et obligations de la compagnie des Charentes;

Considérant, d'autre part, que la commune requérante n'est pas fondée à se prévaloir de ce que la délibération du conseil

(*) Voy. : 23 mai 1890, Ville de Saint-Mihiel, *Ann.* 1892, p. 462.

municipal, en date du 18 décembre 1867, a été prise sans le concours des plus imposés, qui, d'après l'article 42 de la loi du 18 juillet 1837, n'était exigé que pour le vote d'un emprunt ou d'une contribution extraordinaire et non pour l'engagement d'une dépense;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune de Créon à payer à l'État la subvention qu'elle avait souscrite sans condition en vue de l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à la Sauve... (Rejet.)

(N° 214)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Concours promis par une commune pour l'établissement d'un passage établi sur une voie ferrée, à la condition que l'ouverture de ce passage fût porté de 3 mètres à 8 mètres; condition remplie; subvention due. — (Ministre des travaux publics contre ville de Cahors.)

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ville de Cahors avait demandé, lors de l'enquête parcellaire, que le passage métallique à établir sur la rue Saint-Géry eût une portée de 14 mètres; que, par leurs rapports des 6-11 avril 1881, les ingénieurs répondirent que la largeur de l'ouvrage dont s'agit, prévue à 3 mètres, pourrait être portée à 8 mètres, sous la condition que la ville s'engagerait à supporter l'excédant de dépenses résultant de cette modification, lequel était évalué à 5.000 francs; que c'est après avoir entendu la lecture de ces rapports, et après un échange d'observations sur les avantages respectifs d'un passage métallique de 14 ou de 8 mètres que le conseil municipal a voté la somme de 5.000 francs demandée par l'État; que, dans ces circonstances, la ville de Cahors n'était pas fondée à refuser à l'Etat le payement de la subvention votée par elle, et qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué, qui l'a exonérée de ce payement... (La ville de Cahors payera à l'État la somme de 5.000 francs avec intérêts à partir du 7 janvier 1891.)

(N° 215)

[8 août 1894]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Offre de concours. — Loi du 12 mars 1880. — (Sieurs Pelloux et Cie.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur des difficultés soulevées à l'occasion d'offres de concours faites par un particulier en vue de la rectification d'un chemin vicinal, alors même que le traité, par lequel le promettant s'est engagé, contiendrait des stipulations, dont l'interprétation appartiendrait à l'autorité judiciaire. Il s'agit d'offres faites en vue de l'exécution d'un travail public.

Qualité pour agir. — Le préfet, agissant au nom du département, a qualité pour conclure à la condamnation d'un particulier au payement de la subvention promise en vue de l'exécution d'un chemin vicinal d'intérêt commun, subventionné par application de la loi du 12 mars 1880.

— Décidé que le conseil de préfecture saisi de l'action, intentée par le préfet agissant en ladite qualité, a pu valablement condamner un particulier au payement de la part contributive d'une commune dans les dépenses du chemin, part qu'il s'était engagé à supporter, alors que des conclusions ont été prises au nom de la commune devant ledit conseil.

— Acceptation des offres de concours. — Est-ce au conseil général ou bien au préfet qu'il appartient d'accepter des offres de concours, faites par des particuliers, en faveur des chemins vicinaux d'intérêt commun subventionnés par application de la loi du 12 mars 1880? — Résolu dans le premier sens.

— Conditions. — Subvention promise à la condition que le chemin vicinal ordinaire serait établi de manière à pouvoir servir ultérieurement de plate-forme à un tramway, dont la concession serait réservée au promettant : conditions remplies : concession de tramway non demandée. Subvention due.

VU LA REQUÊTE pour les sieurs Pelloux, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 28 juin 1890, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère les a condamnés à payer : 1° au département de l'Isère la somme de 125.000 francs,

à raison d'offres de concours par eux faites pour les travaux de rectification du chemin de grande communication, n° 26, suivant le tracé du chemin vicinal ordinaire allant de Pont-du-Prêtre à la Mure, par Sievoz et Roizon, et 2° à la commune de Sievoz la somme de 13.230 francs, représentant la part contributive de cette commune dans les dépenses et a mis à la charge des requérants les dépens de l'instance;

Ce faisant, en ce qui concerne la condamnation prononcée au profit de la commune de Sievoz :

Attendu que, s'il est intervenu entre les requérants et le maire de cette dernière commune, à la date du 17 janvier 1881, une convention portant engagement de la part des sieurs Pelloux d'acquitter le montant de la part contributive de la commune dans les travaux à entreprendre, le conseil municipal, par sa délibération du 28 août 1887, n'a entendu engager contre les requérants des poursuites qu'à l'effet d'obtenir le versement de la subvention de 125.000 francs, par eux promise; que le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur les difficultés d'exécution d'une convention dont l'objet principal consistait dans la location des terrains et des carrières appartenant à la commune et exploités par les sieurs Pelloux;

En ce qui concerne la condamnation envers le département :

Attendu que l'offre de concours des sieurs Pelloux s'appliquait à des travaux de rectification d'un chemin d'intérêt commun; que, dans ces conditions, le département était sans qualité pour poursuivre le recouvrement des sommes promises; attendu que l'offre faite par les requérants n'a jamais été acceptée; qu'elle n'était que provisoire et qu'enfin elle était soumise à la réalisation de conditions qui n'ont jamais été remplies, telles que la concession d'un tramway, au profit des sieurs Pelloux, sur l'accotement gauche du chemin projeté et l'établissement de ce chemin suivant un tracé et avec une largeur et une pente devant faciliter la construction et l'exploitation de la ligne; — déclarer la commune de Sievoz et le département de l'Isère mal fondés dans leurs prétentions, les condamner aux dépens de première instance et d'appel;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Pelloux, [fab]ricants de ciments, exploitent sur le territoire de la commune [de] Sievoz les carrières qu'elle leur a données à bail et que par [deu]x actes, en date des 17 janvier et 1er juillet 1881, dont le [pre]mier a prorogé leur bail, les sieurs Pelloux se sont engagés, [en]vers la commune de Sievoz, à verser une somme de 125.000 fr.

pour la construction d'une route allant du Pont-du-Prêtre à la Mure en passant par Sievoz et Roizon et à payer la part contributive de la commune de Sievoz dans la dépense résultant de l'exécution de ce travail; que, par une délibération du 25 août 1881, le conseil général du département de l'Isère, en considération des engagements ainsi pris par les sieurs Pelloux, a prescrit la rectification du chemin de grande communication n° 26, suivant le tracé même que les requérants définissaient dans leurs actes de souscription;

Considérant que le conseil de préfecture était compétent, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur les difficultés soulevées à l'occasion des offres faites par les sieurs Pelloux, en vue de l'exécution d'un travail public, alors même que l'acte du 17 janvier 1881 renferme des stipulations dont il n'appartiendrait qu'à l'autorité judiciaire de connaître;

Considérant que le conseil de préfecture se trouvait saisi de conclusions tendant à faire prononcer la condamnation des requérants au payement de la part contributive mise à la charge de la commune de Sievoz, par la délibération du conseil général de l'Isère, en date du 25 août 1881; que ces conclusions avaient été prises en exécution d'une délibération du conseil municipal de Sievoz, du 28 août 1887; que, dès lors, le conseil de préfecture a pu valablement statuer, à cet égard, en prononçant la condamnation demandée;

Considérant que le département de l'Isère, qui s'était engagé suivant les dispositions de l'article 6 de la loi du 12 mars 1880, à supporter une part dans la dépense des travaux entrepris, avait qualité pour intenter une action à l'effet d'obtenir le versement de la somme de 125.000 francs promise par les sieurs Pelloux;

Considérant, il est vrai, que ces derniers, pour se soustraire au payement du montant de leurs offres, soutiennent, d'une part, qu'elles n'ont pas été acceptées et, d'autre part, que la concession d'un tramway à leur profit stipulée comme condition de ces offres ne leur a pas été accordée et qu'elle ne pourrait pas l'être à raison des conditions de déclivité dans lesquelles le chemin a été établi;

Mais considérant que l'acceptation des offres de concours résulte de la délibération même du conseil général du 25 août 1881 prise dans les circonstances ci-dessus indiquées; que, d'autre part, les requérants ne se sont pas mis en instance à l'effet d'obtenir de l'autorité compétente la concession de tramway prévue par l'acte du 17 janvier 1881 et la délibération du conseil

général du 25 août suivant; qu'au surplus, ils ne justifient pas que le chemin, dont il s'agit, ait été construit par le service vicinal dans des conditions qui ne permettraient pas l'établissement et la mise en exploitation d'un tramway; que, de ce qui précède, il résulte que les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 216)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Dommages aux usines. — Cours d'eau. — (Ministre des travaux publics contre sieur Buisson.)

Dettes de l'État. — Déchéance quinquennale appliquée à une demande en indemnité formée pour dommages antérieurs de plus de cinq ans à la demande formée devant le conseil de préfecture; recevabilité en ce qui concerne les dommages antérieurs de moins de cinq années à la demande, alors même que les travaux, cause du dommage, seraient beaucoup plus anciens (*).

Une demande adressée au préfet n'interrompt pas la prescription (**).

Dommage susceptible d'être supprimé ou diminué. — Lorsqu'un dommage est susceptible d'être supprimé en totalité ou en partie par suite de l'exécution de travaux de curage et d'approfondissement du cours d'eau, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive.

Lorsque les travaux qui ont causé le dommage ont été exécutés pour le compte de l'État par les agents du service de la navi-

---

(*-**) En fait, les travaux dommageables remontaient à 1838 et 1847. Les propriétaires du moulin avaient adressé, en 1853, une réclamation au préfet. Les ingénieurs, tout en reconnaissant alors la réalité du dommage, estimaient que la responsabilité en incombait à la commune de Beaulieu, dont les habitants avaient, en 1847, fermé un des bras du ruisseau de la Venelle. N'obtenant rien de ce côté, les propriétaires du moulin, après avoir renouvelé plusieurs fois leurs plaintes à l'administration, assignèrent l'État devant le conseil de préfecture le 12 avril 1886. — Voy. 12 janvier 1894, héritiers Dufourcq, Ann. 1894, p. 824, et, en note, les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu.

gation, une commune peut être recherchée à raison du dommage, alors même qu'elle aurait profité desdits travaux.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *tendant à faire décider que la demande en indemnité formée par le sieur Buisson a encouru la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier* 1831 :

Considérant qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, sont prescrites et définitivement éteintes au profit de l'État toutes les créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture de l'exercice auxquelles elles appartiennent n'auraient pu, à défaut de justification suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années à dater de l'ouverture de l'exercice;

Considérant que le sieur Buisson ne justifie pas que ce soit par un fait de l'administration que la liquidation, l'ordonnancement et le payement des créances réclamées par son père dans la demande adressée en 1853 au préfet, n'aient pu avoir lieu dans le délai prescrit par les dispositions législatives précitées; que, dans ces conditions, il ne peut se prévaloir des exceptions édictées par l'article 10 de la loi du 29 janvier 1831 pour écarter l'application de la déchéance quinquennale opposée par le ministre à cette demande;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que l'étendue et l'importance des dommages subis par l'usine du sieur Buisson ont varié à diverses époques; qu'ainsi le 12 avril 1886 le sieur Buisson était recevable à former une demande nouvelle à laquelle le ministre ne peut opposer la déchéance que pour la période antérieure au 1er janvier 1882;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que des travaux de curage et d'approfondissement de la Venelle feraient cesser en totalité ou en partie le dommage pour lequel la demande du sieur Buisson peut être accueillie; que, dès lors, celui-ci n'est pas fondé à réclamer une indemnité en capital pour dépréciation définitive de son usine;

Considérant que l'indemnité annuelle de 500 francs mise à la charge de l'État par le conseil de préfecture comprend la réparation du préjudice résultant des travaux auxquels le Ministre est fondé à opposer la déchéance; qu'il n'y a lieu d'y comprendre que les dommages occasionnés depuis 1882 par la fermeture d'un bras de décharge et la construction d'un pont sur la Venelle et qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances

de l'affaire en allouant au sieur Buisson 350 francs par an depuis le 1er janvier 1882 jusqu'à la date de la présente décision;

Sur les conclusions dirigées contre la commune de Beaulieu :

Considérant que le Ministre n'établit pas qu'en faisant exécuter les travaux dont il s'agit, le service de la navigation du canal latéral à la Loire ait agi pour le compte de la commune de Beaulieu;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Buisson les intérêts à dater du 19 novembre 1890; que ce dernier a demandé les intérêts des intérêts le 21 janvier 1893 et qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil de faire droit à sa demande... (L'État est déchargé de la condamnation à 500 francs prononcée contre lui au profit du sieur Buisson pour dépréciation définitive du moulin. Indemnité pour perte de revenu réduite à 350 francs par an, à partir du 1er janvier 1882 jusqu'à la date du 19 novembre 1890, aux intérêts à lui dus à cette époque et aux intérêts des intérêts à dater du 21 janvier 1893. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. L'État supportera la moitié des dépens.)

(N° 217)

[8 août 1894]

Travaux publics. — Dommages aux usines. — Moulins. — Existence légale. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation. — Diminution de force motrice. — (Sieur et dame Dezeaux contre Société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.)

Si l'usinier fondé en titre a le droit d'accroître la force motrice utile de son usine par des modifications apportées, même sans autorisation, au mécanisme intérieur et extérieur de ladite usine, il ne saurait rien changer aux ouvrages régulateurs de la retenue (*).

En conséquence, si contrairement à cette prohibition, l'usinier a accru la force motrice de son usine, en élevant de 1m,38 à 1m,87 la hauteur de chute de celle-ci, il ne doit être tenu aucun compte de cet accroissement illégal de force motrice, dans l'appréciation de ses droits à indemnité (**).

(*-**) Rap. les arrêts suivants : 28 juillet 1866, Ulrich et autres, *Ann.* 1868,

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que depuis 1790 les propriétaires du moulin d'Achéry ne se sont pas bornés à améliorer l'usage de la force motrice dont ils pouvaient légalement disposer au moyen d'additions et de perfectionnements apportés aux vannes et aux roues hydrauliques; que, lors des opérations faites en 1851 pour la réglementation générale des usines de la vallée de l'Oise, ledit moulin ne disposait que d'une chute de 1m,87 et augmenté la force motrice de manière à faire fonctionner deux paires de meules; que, dans ces conditions, ils ne sont pas fondés à demander que l'indemnité qui pourrait leur être due soit calculée d'après l'état de la force motrice actuellement utilisée;

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'en tenant compte des circonstances ci-dessus rappelées, le moulin des requérants n'a supporté dans la période de 1881 à 1885 inclusivement aucun dommage du fait des prises d'eau; que, dès lors, aucune indemnité n'est due au sieur et à la dame Dezeaux... (Rejet avec dépens.)

(N° 218)

[8 août 1894]

Voirie (Grande). — Algérie. — Cours d'eau; Canal d'arrosage, Détérioration. — (Sieur Argeliès.)

Procédure. — Notification. — Délai. — Doit être annulé l'arrêté du conseil de préfecture rendu sans que copie du procès-verbal ait été notifiée au contrevenant, sans que celui-ci ait été cité à comparaître dans le délai d'un mois, et sans qu'il ait été appelé à fournir ses moyens de défense (*). *Prescription.* —

---

p. 157, et les conclusions de M. Aucoc, commissaire du gouvernement; — 25 janvier 1867, Goldenberg, *Ann.* 1868, p. 786; — 21 février 1867, Vincent, *Ann.* 1868, p. 620; — 9 mai 1867, Hummel, *Ann* 1868, p. 786; — 29 août 1867, Hœberlé, *Ann.* 1868, p. 908; — 16 mars 1870, Schuster, *Ann.* 1871, p. 550; — 13 avril 1870, Thébault, *Ann.* 1871, p. 692; — 20 mai 1881, Chalot et Heurlier, *Ann.* 1882, p. 1089, et les conclusions de M. Gommel, commissaire du gouvernement.

(*) Voy.: 8 août 1890, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1892, p. 575; — Teissier et Chapsal, *Traité de la procédure devant les conseils de préfecture*, p. 100.

L'arrêté rendu sur une procédure irrégulière ne peut pas interrompre la prescription.

Code d'inst. crim., art. 640. — Lorsqu'il s'est écoulé plus d'un an, depuis le jour où la contravention a été commise, et qu'aucune détérioration n'a été relevée dans le procès-verbal, il y a lieu de prononcer le relaxe.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué condamnant le sieur Argeliès à 50 francs d'amende et aux frais du procès-verbal dressé contre lui le 18 avril 1892 a été rendu sans que la copie du procès-verbal ait été notifiée audit sieur Argeliès, sans que ce dernier ait été cité à comparaître dans le délai d'un mois devant le conseil de préfecture et sans qu'il ait été appelé à fournir ses moyens de défense;

Considérant que le requérant est, par suite, fondé à soutenir que cet arrêté doit être annulé comme rendu en violation des dispositions de l'article 10 de la loi du 22 juillet 1889, qu'il est de nul effet et n'a pu, dès lors, interrompre la prescription;

Considérant, d'autre part, que le procès-verbal ne relève aucune détérioration du domaine public ayant entraîné un dommage, dont la réparation pourrait être en tout temps poursuivie;

Considérant que de ce qui précède il résulte que, plus d'un an s'étant écoulé depuis le 18 avril 1892, jour où la contravention a été commise, il y a lieu de renvoyer le sieur Argeliès des frais du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé; relaxe.)

(N° 219)

[10 novembre 1894]

Cours d'eau. — Taxes d'arrosage. — (Veuve Gaduel.)

Canal du Drac. — Lorsqu'un propriétaire a souscrit à l'arrosage de 8^{ha},65^{a}, compris dans plusieurs parcelles de propriété formant ensemble 31 hectares, sans préciser dans quelle mesure la souscription devait être divisée entre ces parcelles, le concessionnaire du canal a plus que satisfait à ses obligations en amenant sur les propriétés dont s'agit l'eau nécessaire à l'arrosage de 26 hectares.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Gaduel, époux de la réclamante, avait, en 1873, souscrit un engagement à l'usage des eaux du canal du Drac pour l'arrosage d'une contenance totale de 8ha,65a, compris dans plusieurs parcelles de propriétés situées dans les communes de Neffes et de Tallard; que, si ces parcelles ont ensemble une superficie de 31ha46a50c, le sieur Gaduel n'avait pas précisé dans son engagement la mesure suivant laquelle sa souscription devait être divisée entre ces parcelles; qu'ainsi, en l'absence de toute clause prescrivant une répartition, l'administration du séquestre du canal a plus que satisfait à ses obligations en amenant sur les propriétés de la réclamante l'eau nécessaire à l'arrosage de 26ha55a41c; que, dès lors, la dame veuve Gaduel n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture, qui l'a maintenue aux taxes d'arrosage, auxquelles elle avait été imposée, pour les années 1888, 1889, 1890, sur les rôles du canal du Drac... (Rejet.)

(N° 220)

[16 novembre 1894]

Téléphones. — Droits de voirie. — Compétence. —
(Ville de Paris.)

Les contestations relatives à la perception de redevances pour occupation du domaine communal en vue de la pose de fils téléphonique ne sont pas de la compétence des tribunaux administratifs.

Elles visent des taxes assimilées aux contributions directes et doivent, par suite, être portées devant l'autorité judiciaire (*).

Décidé, en conséquence, que la ville de Paris n'était pas recevable à déférer au Conseil d'État une dépêche du ministre du commerce refusant, au nom de l'État, de payer à la Ville une redevance de cette nature (**).

. . . .

(*-**) Rap. 27 mai 1892, ville de Rouen, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 507; — 16 juillet 1886, commune de Courbevoie, p. 615; — 19 février 1868, chemin de fer d'Orléans, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 171.

CONSIDÉRANT que si par les dépêches ci-dessus visées des 10 octobre 1890 et 19 février 1891 le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies a refusé de faire droit aux réclamations de la ville de Paris, tendant à obtenir une redevance pour l'occupation du domaine communal en vue de la pose des fils téléphoniques, ces dépêches où les prétentions de l'État se trouvent formulées ne constituent pas des décisions susceptibles d'être déférées au Conseil d'État par la voie contentieuse; que les redevances dont il s'agit ayant le caractère de taxes établies par les villes, par application de l'article 63 de la loi du 18 juillet 1837, toujours applicable à la ville de Paris, les contestations relatives à leur perception et à leur légalité ressortissent à l'autorité judiciaire, seule compétente pour connaître des difficultés relatives aux contributions indirectes et taxes assimilées... (Rejet.)

(N° 221)

[16 novembre 1894]

Travaux publics. — Décompte — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture sur un point étranger au débat : arrêté réformé de ce chef. — (Sieur Dupont contre commune d'Omonville-la-Petite.)

. . . .

CONSIDÉRANT que l'arrêté attaqué a ordonné une expertise générale dans l'affaire pendante entre le sieur Dupont et la commune d'Omonville-la-Petite, en donnant aux experts mission non seulement d'indiquer les malfaçons de toute nature et d'en rechercher les causes, mais encore d'établir le décompte général des travaux de l'entreprise; qu'il résulte de l'instruction que ce décompte ne faisait l'objet d'aucune contestation entre les parties, qui avaient seulement demandé que les experts fussent chargés de vérifier s'il existait des malfaçons et si les travaux étaient en état de réception définitive; — que, dès lors, le conseil de préfecture, en donnant, en outre, mission aux experts d'établir le décompte général de l'entreprise, a fait porter l'expertise sur un point étranger au litige dont il était saisi; qu'ainsi son arrêté doit être réformé sur ce point... (Arrêté annulé en tant qu'il a chargé les experts d'établir le décompte général de l'entreprise. Surplus des conclusions de la requête rejeté. Dépens mis à la charge de la commune.)

(N° 222)

[16 novembre 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. —
(Sieurs Péquart et Collignon.)

Attachements. — Fin de non-recevoir tirée de la signature des attachements sans réserves par l'entrepreneur (*VII*). *Rejet : les attachements ne contiennent rien qui soit contraire à la prétention actuelle de l'entrepreneur* (*VI*).

Carrières. — Exploitation restreinte à une seule des carrières prévues au devis, sans qu'il y ait eu nécessité reconnue ou ordre de service : pas d'indemnité due à l'entrepreneur (*XIII*).

Déblais. — Des déblais, prévus comme dragages sous l'eau ayant été exécutés à sec par suite de travaux d'épuisements faits par l'entrepreneur, celui-ci ne peut pas réclamer un supplément de prix à raison de ces travaux d'épuisements (*XII*).

Déblais payés comme déblais ordinaires et non déblais d'emprunt, l'entrepreneur n'ayant pas satisfait à l'obligation imposée par le cahier des charges, de ne jamais attaquer une fouille d'emprunt avant que le relief du sol ait été relevé (*X*).

Difficultés exceptionnelles. Prix supplémentaires demandé; rejet : l'entrepreneur n'a pas fait constater ces difficultés au cours des travaux (*X*).

Dragages. — Les produits de dragages préparatoires, non payés d'après le cahier des charges, ayant été employés pour remblais, il y a lieu d'allouer de ce chef une rémunération à l'entrepreneur (*VII*).

Expertise. — Frais mis en entier à la charge de l'État, l'expertise ayant été rendue nécessaire par l'insuffisance des offres de l'administration (*XIV*).

Force majeure. — Crues. — Décidé que des crues de la Loire avaient eu le caractère d'événement de force majeure; allocation à l'entrepreneur d'une indemnité pour les dommages causés (*VI*).

Ordre écrit. Changements onéreux apportés aux travaux prévus au devis. — Pas d'indemnité due à l'entrepreneur : il ne justifie pas que ces changements aient été prescrits par un ordre de service (*III; XIII*).

Parements vus. — Décidé par application du cahier des charges que les parties planes des parements vus devaient être payées au même prix que les surfaces courbes (IX).

Procédure. Conseil d'État. — Caractère préparatoire. — Ne peut être attaquée directement, à raison de son caractère préparatoire, la disposition d'un arrêté du conseil de préfecture prescrivant une nouvelle expertise sur certains points (IV).

Sujétion résultant — de l'augmentation du cube des emprunts prévus par suite de l'inexécution de certains déblais (I); de l'obligation d'enlever des terres au moyen de jets de pelle pour les charger ensuite dans des tombereaux (V) : indemnité due.

Travail compris dans un autre. — Reprise de sables provenant de dragages et destinés à être utilisés pour des maçonneries. Pas de prix spécial : les prix prévus au bordereau comprennent à la fois la fourniture et l'emploi du sable (VIII).

Travaux imprévus. — Emprunt de terres, prévu au devis, mais exécuté, sur l'ordre de l'administration, dans des conditions spéciales : allocation d'un prix nouveau comme pour travail imprévu (II).

. . . .

RECOURS DU MINISTRE :

I. 1er *chef. — En ce qui touche les modifications apportées en cours d'exécution au déblai du corps de chemin de fer :*

Considérant qu'à raison de l'inexécution de 6.199 mètres cubes de déblais prévus entre les profils 457.466 et figurant au décompte pour la somme de 16.305f,85, les entrepreneurs ont dû augmenter le cube des *emprunts* prévus et le porter au chiffre de 7.326 mètres cubes; qu'il y a lieu, dès lors, de leur tenir compte du cube de ces emprunts et de leur transport; qu'il sera fait une exacte appréciation des sujétions imprévues auxquelles les entrepreneurs ont été soumis pour ce dernier travail en leur allouant pour ce cube de 7.356 mètres cubes le même prix de 2f,74 par mètre cube, soit la somme de 19.349f,22 rabais déduit et en condamnant, par suite, l'État à leur payer en sus des 16.305f,85 portés au décompte, la somme de 3.043f,37;

II. 2e *chef. — En ce qui touche l'emprunt en 2e voie de la tranchée 382-383 et l'emprunt en élargissement de la tranchée 419-421 ;*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise que le cube de 4.787 mètres cubes porté au décompte comme emprunt et payé au prix n° 3 du bordereau constitue, à raison des conditions spéciales dans lesquelles il a

été exécuté par ordre de l'administration, un travail imprévu comportant l'application d'un prix nouveau et que le ministre n'établit pas qu'en allouant de ce chef aux entrepreneurs un supplément de prix de 2.527f,54, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

III. 5e *chef, art.* 3. — *En ce qui touche le transport à la brouette et le jet de pelle supplémentaire qu'aurait ncéessités la reprise des dragages du pont de la Loire déposés sur la rive gauche :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient d'aucun ordre de service leur imposant pour le dépôt des dragages les dispositions par eux adoptées...;

IV. § 1er, 3e *chef.* — § 2, 2e *chef.* — § 4, 2e *chef.* — § 7, 1er *chef.* — *En ce qui touche la maçonnerie des angles des piles et des voussoirs des têtes des trois premiers viaducs et celle des archivoltes du passage supérieur :*

Considérant qu'en prescrivant une nouvelle expertise contradictoire sur le caractère des travaux exécutés par les entrepreneurs et leur degré de conformité avec le devis des travaux de l'entreprise, le conseil de préfecture s'est borné à ordonner une mesure préparatoire d'instruction contre laquelle ni le ministre, ni les entrepreneurs ne sont recevables à se pourvoir;

V. § 4, 1er *chef.* — *En ce qui touche le prix des jets de pelle supplémentaires réclamés par l'entrepreneur pour élévation de déblais des fouilles des piles* 12, 13, 14 *et* 15 *:* — *Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre :*

Considérant que les carnets d'attachements signés par les entrepreneurs ne portent aucune indication du prix qui leur est dû et ne renferme aucune mention qui puisse rendre les sieurs Péquart et Collignon non recevables à réclamer contre l'omission des jets de pelle qu'ils soutiennent avoir effectués;

Au fond :

Considérant qu'il résulte du rapport d'expertise que les terres ont dû être enlevées au moyen de jets de pelle pour être ensuite chargées dans les tombereaux; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué de ce chef aux entrepreneurs une somme de 211f,52;

...V. *En ce qui touche les dépenses de force majeure occasionnées par les crues de la Loire* :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois crues survenues aux mois de mai, de juillet et de septembre 1882 ont eu le caractère de force majeure;

Considérant que, pour exécuter les emprunts prévus de sable et de jard et pour assurer le transport des matériaux nécessaires à la construction des ouvrages d'art, les entrepreneurs ont dû placer des voies et ouvrir des chantiers dans le lit de la Loire; que ces installations ont été endommagées ou détruites par les crues susmentionnées et que les entrepreneurs ont adressé leurs réclamations au directeur des travaux dans les délais prévus par l'article 28 des clauses et conditions générales; qu'il y a lieu, dès lors, de leur accorder une indemnité, tant pour les pertes subies que pour les chômages auxquels le personnel et le matériel ont été soumis et que ni le ministre, ni les entrepreneurs n'établissent qu'en allouant de ce chef une indemnité de 15.802f,55 le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

VII. POURVOI DES ENTREPRENEURS : 5e *chef, art.* 1er. — *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à faire payer comme dragages,* 2.756 *mètres cubes extraits pour le passage de la drague et des bateaux :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les dragages répartis en quatre dépôts et métrés sur berge formaient un cube de 8.138 mètres cubes; que sur ce total un cube de 2.756 mètres cubes a été porté sur l'attachement n° 102 comme provenant des chemins dragués pour aller d'une pile à l'autre; que cet attachement présenté aux entrepreneurs n'a été l'objet d'aucune réclamation régulière de leur part, dans les délais impartis par l'article 39 des clauses et conditions générales; que, dès lors, c'est avec raison que le cube déduit par lui n'a pas été porté au décompte comme dragages provenant des fouilles des piles.

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les 8.138 mètres cubes en dépôt ont été employés aux remblais de la ligne; que, dès lors, les entrepreneurs sont fondés à demander que les 2.756 mètres cubes compris dans ce cube leur soient comptés comme emprunts en Loire et qu'il y a lieu de leur allouer de ce chef une somme de 5.925f,40;

VIII. 5e *chef, art.* 2. — *Sur les conclusions tendant à faire augmenter d'une somme de* 2.861f,29 *le chiffre porté au décompte pour reprise de dragages :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les entrepreneurs ont pris au dépôt 1.117 mètres cubes de sable qu'ils ont utilisés dans les maçonneries et les travaux d'art;

Considérant que les prix du bordereau qui correspondent à ces travaux comprennent à la fois la fourniture et l'emploi du sable nécessaire; que les requérants qui ont été ainsi rémunérés ne sauraient, sans revenir sur les conditions de leur marché, demander à titre de reprise une allocation distincte pour ces ouvrages;

IX. 3e *section*, § 1er, 2e *chef. — Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de* 77f,15 *pour les parements vus de pierres de taille à moulure :*

Considérant qu'il résulte des termes du no 55 du bordereau que le prix de 14 francs s'applique à toute la surface vue des pierres de taille à moulure; qu'il suit de là que c'est à tort que l'administration n'a fait application de ce prix qu'aux surfaces courbes, en comptant au prix de 7 francs les parties planes du surplus du parement; que, dès lors, il y a lieu d'allouer aux requérants, pour la surface de 11m,48, un supplément de prix de 77f,15;

...X. § 5, 1er *chef. — Sur les conclusions tendant à faire payer comme emprunts de sable et jard les remblais de la pile no 2 du pont de la Loire :*

Considérant qu'aux termes de l'article 97 du cahier des charges, l'entrepreneur ne pourra jamais attaquer une fouille d'emprunt avant que le relief du sol ait été relevé par un réseau de profils vérifiés et acceptés contradictoirement;

Considérant que les requérants ne justifient pas de l'accomplissement de cette prescription de l'article 87 et n'apportent d'ailleurs, à l'appui de leur prétention, aucun commencement de preuve; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, rejetant leurs conclusions sur ce chef, a appliqué à ces déblais les prix alloués au bordereau reprise et transport à 80 mètres et a donné acte à l'administration de ce qu'elle offrait aux requérants, ponr ces causes, une somme de 657f,50.

XI. § 5, 2e *chef. — Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de* 2.741f,60 *pour le battage des pieux :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas avoir fait constater au cours des travaux les difficultés exceptionnelles qu'ils prétendent avoir rencontrées dans le battage des pieux; que, dès lors, aux termes de l'article 113 du cahier des charges, leurs conclusions sur ce point doivent être rejetées;

XII. § 6, 1er *chef. — Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de* 200 *francs pour l'épuisement des fouilles :*

Considérant que les déblais des fouilles de la pile n° 1 étaient prévus comme dragages sous l'eau et qu'il leur a été fait application du prix spécial porté au n° 6 du bordereau; que si les entrepreneurs ont effectué des travaux d'épuisement dans le but d'exécuter à sec les déblais qui devaient être extraits à la drague, cette circonstance n'est pas de nature à motiver en leur faveur l'allocation d'un prix supérieur à celui du n° 6 du bordereau;

XIII. *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de 55 809f,25 pour changement de carrière :*

Considérant qu'aux termes de l'article 19 du devis, les carrières désignées aux entrepreneurs devaient fournir indistinctement les matériaux nécessaires à tous les ouvrages du lot et que les requérants ne justifient d'aucun ordre de service leur prescrivant d'exploiter l'une des carrières prévues à l'exclusion des autres;

Considérant d'ailleurs que les entrepreneurs, qui n'ont ouvert qu'une seule carrière à Vineuil et qui n'ont pas exploité les bancs de Saint-Gervais, n'établissent pas que les lieux d'extraction désignés sur la rive gauche fussent épuisés; qu'il suit de là que c'est sans nécessité reconnue que les requérants ont restreint leur exploitation à la seule carrière de la chaussée sise sur la rive droite et qu'ils ne sont pas fondés à réclamer de ce chef aucune indemnité;

XIV. *En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant que l'expertise ayant été rendue nécessaire par l'insuffisance des offres de l'administration, c'est à bon droit que le conseil de préfecture en a mis les frais à la charge de l'État;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts : — ...

(La somme de 7.680f,18 allouée aux entrepreneurs sous le 1er chef de la 1re section est réduite à 3.043f,37. Les allocations de 1.420f,71 (5e chef, 1re section), de 137f,68, 26f,04, 2.000 francs, 308f,25, 60f,26 et 1.347 francs (3e section), sont supprimées. L'État payera aux entrepreneurs, en outre des condamnations prononcées contre lui par l'arrêté attaqué, les sommes de 5.925f,40 (5e chef de la 1re section), 77f,15, 45f,90, 149f,86, 943f,76 (§§ 1, 2, 4 et 5 de la 3e section). En conséquence, la somme totale de 31 686f,23, mise à la charge de l'État par l'arrêté attaqué et dans laquelle est comprise une somme de 164f,50 non contestée, est réduite à celle de 28.891f,55, y compris ladite somme de 164f,50, avec intérêts du 31 janvier 1885 capitalisés aux dates des 13 mars 1888, 7 avril 1891 et 9 février 1893. L'État supportera les dépens exposés par les entrepreneurs dans leur pourvoi n° 73.999.)

(N° 223)

[16 novembre 1894]

Voirie (Grande). — Contravention. — Recours au Conseil d'État formé contre un arrêté du conseil de préfecture plus de deux mois après sa notification, non-recevabilité. — (Sieur Dubreucq-Pérus.)

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué a été notifié au sieur Dubreucq-Pérus le 16 décembre 1893 et que la requête susvisée n'a été enregistrée à la préfecture du département du Nord que le 21 février 1894, c'est-à-dire après l'expiration du délai de deux mois fixé par l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889; que, dès lors, ladite requête doit être rejetée comme non-recevable... (Rejet.)

(N° 224)

[17 novembre 1894]

Contributions directes et taxes assimilées. — Subventions spéciales; Taxe de pavage.) — Sieurs Couverchel et autres.)

Subventions spéciales. — Transports de farines et de blés. — Décidé que ces transports avaient causé des dégradations extraordinaires et qu'une subvention était due, bien que les détériorations n'aient pas été constatées par les experts : ce dernier fait provient de ce que des réparations quotidiennes avaient été effectuées pendant la durée des transports.

— Dégradations n'ayant pas le caractère extraordinaire eu égard à la faible subvention réclamée : 50 francs pour une longueur de 2.375 mètres, au faible accroissement des dépenses normales; décisions semblables pour les subventions de 35, 40 et 85 francs.

— Évaluation des dégradations en tenant compte du nombre des colliers, de la nature et du poids des chargements, de l'étendue

des parcours, des saisons, des transports faits par d'autres industriels.

Taxe de pavage. — Ville de Bordeaux. — Premier pavage. — La ville de Bordeaux ne peut pas réclamer à un propriétaire riverain une taxe pour pavage d'une rue au droit de son immeuble, alors que cette rue, à une époque où elle faisait partie d'une autre commune, a déjà été pavée au moyen d'un blocage.

. . . .

1re ESPÈCE. — (*Sieur Couverchel.*)

EN CE QUI CONCERNE *le chemin de grande communication n° 111 et le chemin de grande communication n°* 59 *pour la partie comprise entre le chemin de grande communication n°* 17 *et la route nationale n°* 37 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dégradations à raison desquelles des subventions spéciales ont été imposées au sieur Couverchel ne constituent pas, eu égard à la faible différence entre les dépenses occasionnées par l'usage normal des chemins dont s'agit et celles qu'ont nécessitées les transports du sieur Couverchel, des dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836 ; qu'ainsi il y a lieu d'accorder décharge au requérant des subventions de 80 et 245 francs mises à sa charge ;

En ce qui concerne le chemin de grande communication n° 118 *et le chemin de grande communication n°* 59 *pour la partie comprise entre la borne* 16km,900 *et le chemin de grande communication n°* 111 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les transports de farines et de blés effectués par le sieur Couverchel pendant l'année 1889 ont causé aux chemins dont s'agit des dégradations extraordinaires et que, si lesdites dégradations n'ont pu être constatées directement par les experts lors de la visite des chemins, c'est parce qu'elles avaient été l'objet de réparations quotidiennes pendant la durée des transports ;

Considérant, d'autre part, que, pour la fixation des subventions dues par le requérant, il a été tenu compte du nombre des colliers, de la nature et du poids des chargements, de l'étendue des parcours, des saisons et des différentes circonstances dans lesquelles ont été effectués les transports et de l'influence que ces circonstances ont pu exercer sur la détérioration des chemins ; que le sieur Couverchel n'établit ni que les pointages faits par les agents de l'administration soient inexacts, ni qu'il n'ait pas

été tenu compte dans la circulation générale des transports effectués sur les chemins dont s'agit par des meuniers des départements limitrophes de l'Aisne ;

Considérant que de ce qui précède il résulte que le conseil de préfecture, en fixant à 188 et 159 francs les subventions dues par le sieur Couverchel a fait une exacte évaluation des dégradations causées par ses transports pendant l'année 1889 aux chemins de grande communication n°s 59 et 118 ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de décider que les frais d'expertise seront supportés pour moitié par le sieur Couverchel et pour moitié par les communes intéressées à l'entretien des chemins n°s 59 et 118... (Décharge des subventions de 80 et 245 francs ; les frais d'expertise seront supportés pour moitié par les communes intéressées ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; surplus des conclusions de la requête rejeté).

2e ESPÈCE. — (*Sieur Couverchel.*)

... CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Couverchel a emprunté pour ses transports de farines les chemins vicinaux ordinaires n°s 2 et 3 de la commune de Jumencourt sur une longueur de 2.375 mètres et que la subvention qui lui est réclamée à raison de prétendues dégradations extraordinaires est de 50 francs seulement ; que, eu égard à la longueur des chemins parcourus, la modicité de cette somme exclut l'idée de dégradations extraordinaires dans le sens de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836 ; qu'il suit de là que le sieur Couverchel est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué qui l'a condamné au payement de ladite subvention et des frais de l'expertise... (Arrêté annulé. Décharge. Frais d'expertise à la charge de la commune).

3e ESPÈCE. — (*Ville de Bordeaux contre sieur Lanoire.*)

... CONSIDÉRANT que, si, d'après les anciens usages en vigueur dans la ville de Bordeaux, les frais d'établissement du premier pavage doivent être mis à la charge des propriétaires riverains, il résulte de l'enquête à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture que la rue de Tivoli (ancien chemin de Bruges) sise au droit de l'immeuble du sieur Lanoire, édifié antérieurement à 1826 était pavée d'un blocage avant cette même date, c'est-à-dire avant l'annexion à la ville de Bordeaux de la com-

mune du Bouscat sur le territoire de laquelle était située ladite rue; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture, par application de la délibération du conseil municipal de Bordeaux du 26 février 1825 et de la loi du 30 mars 1826, a décidé que le sieur Lanoire n'était pas tenu de contribuer aux frais de l'établissement d'un nouveau pavage en remplacement de celui qui existait déjà... (Rejet).

(N° 225)

[30 novembre 1894]

Communes. — Chemins ruraux. — Ouverture. — Formalités. — Recours. — Commission départementale. — Délibération. — (Sieur et dame de Quatrebarbes.)

Notification. — L'absence de notification d'une délibération de la commission départementale décidant l'ouverture d'un chemin rural ne saurait en entraîner l'annulation.

Enquête. — Ordonnance du 23 *août* 1835. *— Enquête faisant connaître les travaux à effectuer et les dépenses nécessaires. — Régularité* (*).

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que la décision attaquée n'aurait pas été notifiée au sieur et à la dame de Quatrebarbes :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la décision attaquée a été notifiée aux requérants; que, d'ailleurs, l'absence de notification ne saurait en entraîner l'annulation;

Sur le moyen tiré de ce que la décision attaquée aurait été précédée d'une enquête irrégulière :

Considérant que, d'après les articles 4 et 13 de la loi du 20 août 1881, l'ouverture des chemins ruraux est prononcée par la commission départementale après enquête dans les formes prescrites par l'ordonnance, l'enquête doit s'ouvrir sur un projet faisant connaître le but de l'entreprise, le tracé des travaux, les dispositions principales des ouvrages et l'appréciation sommaire des dépenses;

(*) Rapp. — 8 décembre 1893, Ministre de la guerre, *Ann.* 1894, p. 747; — 24 juin 1892, de Quatrebarbes, p. 636, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'enquête, qui a précédé la décision attaquée, a eu lieu sur un projet contenant les indications susmentionnées, faisant connaître notamment les travaux à effectuer pour l'écoulement des eaux de l'étang de Gaucher et les dépenses nécessaires pour l'exécution de ces travaux; que, dans ces conditions, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la commission départementale a statué après enquête irrégulière, que, dès lors, la requête susvisée doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 226)

[30 novembre 1894]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eaux. — Point de départ de l'abonnement souscrit par la ville de Nice; condamnation de la ville au payement de partie de son abonnement à partir de la réception définitive des travaux. — (Compagnie générale des eaux contre ville de Nice.)

. . . .

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, saisi de la réclamation de la compagnie générale des eaux a rejeté les conclusions de la ville tendant à faire reporter au jour de la réception des travaux le point de départ de l'abonnement souscrit par elle; mais que c'est par une fausse interprétation du cahier des charges qu'il a fixé cette date à l'expiration du délai de quatre années prévu par l'article 3 et qu'il a en conséquence sursis à statuer sur ce chef de réclamation jusqu'à la production des pièces de nature à établir l'époque où la compagnie a été légalement autorisée à occuper tous les terrains nécessaires à l'établissement du canal;

Considérant, en effet, qu'aux termes des articles 8 et 9 du cahier des charges annexé au traité du 26 décembre 1878, la ville de Nice a souscrit, envers la compagnie concessionnaire du canal de la Vésubie, un abonnement de 60 000 mètres cubes d'eau par jour et qu'en l'absence de toute stipulation relative au point de départ de cet abonnement le prix est dû à dater de la livraison effective de l'eau à la ville;

Considérant qu'il est établi par l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les conduites principales étaient terminées au mois

de janvier 1885; que le chef d'exploitation de la compagnie a avisé le maire qu'il était en mesure de fournir la quantité d'eau prévue par le cahier des charges et lui a demandé d'inscrire au budget la somme nécessaire pour en assurer le payement; que la ville a fait usage de la nouvelle canalisation et qu'au cours des années 1885 et 1886 elle a prescrit diverses modifications aux branchements affectés aux services municipaux; qu'elle ne saurait dès lors soutenir que la mise en eau des conduites a été effectuée par la compagnie dans son seul intérêt et que la commune n'a pas profité des eaux mises à sa disposition;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant ces deux années, la quantité d'eau fournie à la ville n'a pas atteint le cube prévu par le cahier des charges; qu'il y a donc lieu d'allouer à la compagnie que le prix de l'eau effectivement livrée et qu'il en sera fait une juste évaluation en fixant à 50.000 francs pour l'année 1885 et à 60.000 francs pour l'année 1886 les sommes que la ville devra payer à la compagnie;

En ce qui touche les intérêts... (La ville de Nice payera à la compagnie générale des eaux 110.000 francs avec les intérêts à dater du 13 février 1889, capitalisés aux dates des 3 août 1892 et 30 mai 1894. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. La ville de Nice est condamnée aux dépens.)

(N° 227)

[30 novembre 1894]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Adjudicataire primitif. — Sous-traitant accepté par la commune. — Renvoi. — Absence de faute. — Indemnité. — (Ville de Toulouse contre sieur Lombrail.)

Lorsque le maire a congédié, sans motifs légitimes, un sous-traitant présenté par l'adjudicataire primitif, et accepté par le conseil municipal, conformément à une clause du cahier des charges, bien que ledit sous-traitant n'ait commis aucune faute dans l'exécution de ses obligations qui soit de nature à motiver la résiliation, le sous-traitant est fondé à réclamer une indemnité.

Cette indemnité (10 p. 100 dans l'espèce) doit être calculée uniquement sur la perte de bénéfices que le sous-traitant aurait

pu réaliser sur les travaux compris dans le sous-traité accepté par la commune.

Indemnité allouée — pour perte de matériel, outillage et approvisionnement; — pour remboursement de la partie des frais d'adjudication, mis à la charge du sous-traitant, au cas où la Cour d'appel saisie de la demande en remboursement formée par ce dernier contre l'adjudicataire primitif rejetterait sa réclamation, — mais non pour perte de bénéfice que le sous-traitant aurait pu réaliser sur des travaux étrangers au sous-traité.

(Suite de la décision du 13 janvier 1893, *Ann.* 1893, p. 1199, ville de Toulouse.)

. . . .

I. En ce qui concerne *l'indemnité réclamée pour perte de bénéfices et préjudice causé à la maison de commerce :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis unanime des experts que la ville de Toulouse n'a pu relever à la charge du sieur Lombrail aucun fait de nature à justifier la mesure prise contre ce sous-traitant; qu'ainsi la ville, en s'opposant sans motifs légitimes à l'exécution d'un contrat qu'elle aurait autorisé, a causé au sieur Lombrail des dommages dont elle lui doit réparation;

Mais considérant que c'est à tort que, pour calculer l'indemnité à la charge de la Ville, l'arrêté attaqué a tenu compte au sieur Lombrail de la privation de travaux autres que ceux qui ont fait l'objet du sous-traité, tel qu'il a été soumis à l'agrément du maire et accepté par ce dernier; qu'en effet, il est établi par la correspondance versée au dossier que les sieurs Mathelin et Garnier n'ont demandé au maire l'autorisation de sous-traiter que les travaux d'entretien de la canalisation, et que seule cette autorisation a été accordée par le maire; que, dès lors, c'est seulement à raison de la perte des bénéfices que le sieur Lombrail aurait pu réaliser sur ces mêmes travaux d'entretien que l'indemnité doit être calculée; qu'il résulte de l'instruction et qu'il est d'ailleurs reconnu par le sieur Lombrail lui-même que ces travaux n'ont pas excédé une dépense de 12.000 francs par an jusqu'à l'expiration du sous-traité; et que c'est sur cette somme, pendant les neuf années et demie restant à courir, qu'il y a lieu d'allouer au sieur Lombrail une indemnité de 10 p. 100 admise par l'arrêté attaqué, comme représentant les bénéfices dont il a été privé et la réparation du discrédit qui l'a momentanément frappé; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être réformé sur ce chef;

II. *En ce qui concerne les pertes éprouvées par le sieur Lombrail en matériel, outillage et approvisionnement :*

Considérant que, si la Ville conteste l'évaluation de ces pertes à 481f,50 pour le matériel et l'outillage et à 771f,90 pour les approvisionnements, elle n'apporte aucune justification à l'appui de ses allégations;

III. *En ce qui concerne le remboursement des frais d'adjudication :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'un jugement a condamné les entrepreneurs Mathelin et Garnier à rembourser à leur sous-traitant la somme de 3.550f,75, représentant la part des frais d'adjudication à sa charge; que ceux-ci ont interjeté appel de ce jugement et que la Cour n'avait pas encore statué; que, dans ces circonstances, le sieur Lombrail était fondé à conclure au payement de cette somme devant le conseil de préfecture pour le cas où la condamnation prononcée contre les appelants ne serait pas confirmée par l'arrêt à intervenir; qu'ainsi c'est avec raison que l'arrêté attaqué faisant droit à ces conclusions, a condamné éventuellement la Ville à restituer au sieur Lombrail les frais d'une adjudication dont elle l'a mis dans l'impossibilité de profiter;

IV. *En ce qui touche les conclusions du recours incident tendant à ce qu'il soit tenu compte au sieur Lombrail de la perte des bénéfices qu'il aurait pu réaliser sur les travaux de remaniement et de canalisation exécutés par les sieurs Mathelin et Garnier depuis la rupture de son contrat :*

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'aucune indemnité n'est due par la Ville au sieur Lombrail à raison de travaux étrangers au sous-traité, tel qu'il a été autorisé; qu'ainsi c'est à tort que ce chef de conclusions n'a pas été immédiatement rejeté par l'arrêté attaqué;

V. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : ...* — (L'indemnité de 50.253f,40 allouée au sieur Lombrail est réduite à 12.653f,40 avec intérêts du 10 décembre 1888 et intérêts des intérêts au 15 janvier 1892, 23 janvier 1893 et 26 janvier 1894. Recours incident rejeté. Dépens supportés par moitié.)

(N° 228)

[30 novembre 1894]

Travaux publics communaux. — Hôtel de ville. — Travaux

excédant considérablement les prévisions. — Architecte. — Honoraires. — (Commune de Pantin contre sieur Raulin.)

Lorsque les dépenses dépassent considérablement le montant du devis (prévisions 550.000 *francs, honoraires compris; décompte définitif* 1.360.944 *francs) et que la durée des travaux a été très augmentée, la responsabilité de l'architecte se trouve engagée. En conséquence, il ne doit lui être alloué d'honoraires à* 5. *p.* 100 *que sur le chiffre prévu des travaux, mais il n'y a pas lieu de le condamner au payement de la différence entre les dépenses réalisées et celles prévues si la commune n'a exercé aucun contrôle sur la marche des travaux, et si, sachant que le devis primitif serait dépassé dans une très importante mesure, elle a cependant conservé la direction des travaux de l'architecte.*

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux de construction de la mairie de Pantin, qui, au moment de leur mise au concours, avaient été évalués à 479.104f,04 par le sieur Raulin et dont l'exécution, aux termes de l'article 15 du cahier des charges ne devait durer qu'un an et demi, se sont élevés à la somme de 1.360.944 francs et n'ont été terminés que longtemps après le délai primitivement fixé, qu'ainsi le sieur Raulin a commis une faute grave en ne faisant connaître à la commune ni l'importance réelle des travaux à exécuter, ni leur durée probable; que sa responsabilité se trouve ainsi engagée vis-à-vis de la commune de Pantin;

Mais considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il sera donné à la commune une satisfaction suffisante en n'allouant à l'architecte des honoraires à 5 p. 100 que sur la somme de 640.269f,05, montant des travaux exécutés sous sa direction et vérifiés par lui, soit 32.013f,45 sur lesquels le sieur Raulin ayant déjà touché 18.575 francs, la commune ne devra lui payer que la somme de 13.338f,45 pour solde;

Sur les conclusions de la commune tendant à faire condamner le sieur Raulin à payer 702.000 *francs de dommages-intérêts, chiffre égal aux sommes dépensées en sus du devis primitif:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que la commune en s'abstenant de toute vérification et de tout contrôle sur la marche des travaux, a commis une faute qui engage sa responsabilité; que, d'autre part, dès 1880, elle a su que le nouveau devis de 550.606 francs qui lui était présenté par

l'architecte ne comportait ni l'ornementation des salles, ni les jardins, ni les grilles, travaux que l'expertise a évalués à 165.000 francs et dont le sieur Raulin proposait ainsi l'ajournement; qu'enfin la commune a su, dès 1882, que les travaux de la mairie, dont le gros œuvre était à peine terminé, dépasseraient de beaucoup les prévisions des deux premiers devis; que la commune n'en a pas moins laissé l'architecte poursuivre et diriger les travaux depuis cette époque jusqu'au jour de sa révocation; qu'il suit de là qu'elle n'est pas fondée à réclamer le remboursement de dépenses engagées avec son assentiment;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

...(La somme de 10.952 francs que la commune de Pantin a été condamnée à payer au sieur Raulin par le conseil de préfecture de la Seine est portée à 13.338f,45 avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 12 novembre 1890, capitalisés à partir du 28 février 1892. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 229)

[30 novembre 1894]

Voirie (Grande). — Domaine maritime. — Rivages de la mer. — Tramways. — Dommages aux riverains. — Recours pour excès de pouvoir. — Procédure. — (Époux Mortureux.)

Un préfet peut-il, sans excès de pouvoir, autoriser à titre d'essai, et sans remplir les formalités imposées par la loi du 11 juin 1880 et le règlement d'administration publique rendu pour son exécution, un particulier à établir un tramway à traction mécanique sur les dépendances du domaine public maritime? Non résolu par l'arrêt, mais résolu affirmativement par le conseil général des ponts et chaussées (*).

Recours pour excès de pouvoir. Recours au Conseil d'État contre la décision d'un supérieur hiérarchique. Délai. — Le recours au Conseil d'État, formé dans le délai légal, contre

---

(*) La loi du 11 juin 1880 ne vise que les concessions fermes et définitives ; elle ne prévoit pas le cas d'un essai du genre de celui qu'a fait la société du *Trait-d'Union*. On ne savait pas en effet si la voie Decauville présenterait une stabilité suffisante sur les sables de la plage, et si le vent ne rendrait pas l'exploitation impossible, soit en recouvrant de sable certaines parties de la

la décision d'un supérieur hiérarchique, n'est pas recevable, si le recours à ce supérieur a été formé plus de trois mois après l'exécution de la décision qui lui était déférée (*).

Caractère de décision. — La lettre par laquelle le préfet refuse de donner suite à une demande tendant au déplacement d'une station ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État.

Vu le recours présenté pour la dame Alexandrine Suser... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir : 1° par application de l'article 7 du décret du 2 novembre 1864, pour défaut de décision dans les délais fixés par cet article, — deux arrêtés préfectoraux des 28 mai 1887 et 24 février 1888, par lesquels le préfet de la Loire-Inférieure a autorisé le sieur Aubry, aux droits duquel se trouve aujourd'hui la société *le Trait-Union*, à occuper temporairement, pour y construire un chemin de fer Decauville, une partie de la plage comprise entre le Pouliguen et Pornichet, et à établir une station sur une parcelle de terrain domanial dépendant de la chaussée bordant l'étier de Pouliguen; — 2° une décision du préfet de la Loire-Inférieure du 15 avril 1893, qui a refusé de prescrire à la société *le Trait-d'Union* le déplacement de l'embarcadère; — *Ce faisant, attendu* que le chemin de fer, qui cause à la proprieté des requérants des dommages considérables, n'a pas été régulièrement autorisé; — que la concession ne pouvait être accordée que par le Ministre des travaux publics et à la suite d'une enquête *de commodo et incommodo* à laquelle il n'a pas été procédé; que le préfet dans la décision susvisée et le ministre par la décision implicite résultant de son silence ont ainsi violé les dispositions de lois relatives à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local;

Vu les observations présentées par la société *le Trait-d'Union*

---

voie, soit en faisant pénétrer ce sable dans les organes de manière à gêner leur fonctionnement, ou à provoquer une usure exceptionnelle. C'est pourquoi M. Aubry demandait seulement l'autorisation de faire un essai.

« Aussi rien ne s'opposait à ce que le préfet autorisât cet essai pour une certaine période; c'est dans ce sens que l'administration supérieure, consultée préalablement, s'est prononcée par dépêche du 16 juillet 1886. Le conseil général des ponts et chaussées a conclu dans le même sens à deux reprises : le 22 juin 1889, tramway de Nantes à Saint-Sébastien, et le 13 juin 1892 dans l'affaire actuelle. » Avis du conseil des ponts et chaussées du 4 décembre 1893. Rapp. 18 décembre 1891, du Boscq et autres, p. 775.

(*) Voy. 14 janvier 1887, Union des gaz, *Ann.* 1887, p. 789 et la note.

et tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'en fait le chemin de fer ne cause aucun préjudice à la propriété des requérants;

Vu les observations présentées par le Ministre des travaux publics et tendant, après avoir déclaré que l'arrêté préfectoral du 24 février 1888 a été rapporté le 2 novembre 1892, au rejet du recours pour le motif que l'établissement du *Trait-d'Union* constitue une simple occupation temporaire du domaine public maritime que le préfet pouvait autoriser dans les formes prescrites par l'arrêté ministériel du 3 août 1878; — que la loi du 11 juin 1880 ne vise que les concessions fermes et définitives et ne prévoit pas le cas d'un simple essai, tel que celui que *le Trait-d'Union* a été autorisé à faire; qu'aux termes de l'arrêté du 3 août 1878, l'enquête ne constitue pas une formalité obligatoire; — qu'il n'y a pas eu violation de la loi du 11 juin 1889 et des décrets des 18 mai et 6 août 1881, qui n'étaient pas applicables dans l'espèce; que les inconvénients dont se plaignent les requérants ne sont pas d'ailleurs de ceux dont l'administration est responsable; qu'ils doivent en conséquence s'adresser aux tribunaux compétents pour faire déterminer les indemnités auxquelles ils pourraient avoir droit :

Vu les lois des 7-14 octobre 1790, 24 mai et 20 décembre 1872, 11 juin 1880, les décrets des 18 mai et 6 août 1881 et l'arrêté ministériel du 3 août 1878; le décret du 2 novembre 1864;

Considérant que, par arrêté du 23 mai 1887, le préfet de la Loire-Intérieure a autorisé, pour y établir une voie ferrée mobile, l'occupation temporaire d'une parcelle du domaine public sur la plage entre le Pouliguen et Pornichet, et fixé l'emplacement des stations; que, par un second arrêté du 24 février 1888, il a permis l'établissement d'une station nouvelle sur la rive gauche de l'étier du Pouliguen aux abords de la propriété des requérants;

Considérant que ceux-ci demandent l'annulation tant des deux arrêtés sus-énoncés, que d'une décision, en date du 15 avril 1893, par laquelle le préfet leur aurait refusé d'ordonner le déplacement de l'une des stations autorisées en 1887;

En ce qui concerne l'arrêté du 24 février 1888 :

Considérant qu'à la date du 2 novembre 1892, le préfet a rapporté cet arrêté et que, les requérants déclarant se désister en ce qui touche cette partie de leur recours, rien ne s'oppose à ce qu'il leur soit donné acte de leur désistement de ce chef;

En ce qui concerne l'arrêt du 23 mai 1887 :

Considérant que si, dès 1890, les époux Mortureux se sont plaints au préfet de la Loire-Inférieure du dommage résultant pour eux de l'établissement sur la plage du Pouliguen du chemin *le Trait-d'Union*, il résulte de l'instruction que c'est seulement au cours de l'année 1892, c'est-à-dire en dehors du délai de trois mois prévu par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806, qu'ils ont adressé au Ministre des travaux publics un recours tendant à l'annulation de l'arrêté du 23 mai 1887, qui avait autorisé la construction de la ligne dont il s'agit; qu'ainsi ce recours était tardivement présenté et que le pourvoi formé par eux devant le Conseil d'État n'a pu avoir pour effet de saisir valablement la juridiction contentieuse; que, dès lors, leur recours doit être déclaré non recevable;

En ce qui concerne la lettre du préfet du 15 *avril* 1893 *:*

Considérant que la lettre en date du 15 avril 1893, par laquelle le préfet s'est borné à faire savoir aux époux Mortureux qu'il ne lui était pas possible de donner suite à leur demande tendant à obtenir le déplacement de l'une des stations autorisées en 1887, ne constitue pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir; — que dès lors le recours des époux Mortureux doit également être rejeté sur ce point comme non recevable... (Il est donné acte du désistement des époux Mortureux en ce qui concerne la partie de leur recours tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet de la Loire-Inférieure du 24 février 1888. Le surplus de leurs conclusions est rejeté.)

(N° 230)

[14 décembre 1894]

Cours d'eau. — Barrages. — Frais d'entretien. — Contribution des usiniers. — Usines antérieures à 1566. — *Intérêt exclusif de la navigation.* — (Sieur Roussier, dame veuve Benoist et sieur Renaudier.)

Des usiniers peuvent être assujettis au payement d'une partie des travaux de réparation d'un barrage établi sur un cours d'eau navigable, alors même que leurs usines seraient antérieures à 1566 *et que ce barrage aurait été reconstruit dans l'intérêt exclusif de la navigation.*

. . . .

Considérant que, pour demander l'annulation du décret attaqué, les requérants se fondent sur ce que leurs usines sont antérieures à 1566 et sur ce que le barragè de Montreuil-sur-Maine ayant été reconstruit par l'État dans l'intérêt exclusif de la navigation, ils ne sauraient être soumis à aucune des dépenses soit d'entretien, soit de réparation de ce barrage ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 34 de la loi du 16 septembre 1807, lorsqu'il y a lieu de pourvoir aux dépenses d'entretien ou de réparation des barrages sur les rivières, c'est au gouvernement qu'il appartient de fixer par un règlement d'administration publique la part contributive de l'État et des propriétaires des moulins ou usines qui y sont intéressés sans distinguer entre les établissements fondés en titre et ceux qui ne le sont pas ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'avant 1860, date de la reconstruction par l'État et à ses frais du barrage de Montreuil-sur-Maine, les usines des requérants étaient alimentés par un barrage ; qu'une ordonnance du 26 juillet 1826 avait mis à la charge des usiniers une partie des réparations et des travaux d'entretien dudit barrage et que cette ordonnance n'a jamais fait l'objet d'aucune réclamation de la part des intéressés, que le gouvernement, en mettant par le décret attaqué à la charge des usiniers une partie des réparations et des travaux d'entretien du barrage de Montreuil, n'a fait qu'user du droit qu'il tient de l'article précité de la loi de 1807 ; que, dans ces conditions, les requérants, n'opposant d'ailleurs aucune irrégularité de forme, ne sont pas fondés à soutenir que le décret du 23 décembre 1890 est entaché d'excès de pouvoir... (Rejet.)

(N° 231)

[14 décembre 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Hôpital maritime de Rochefort. — Clauses et conditions générales du 29 *juin* 1857. — (Ministre de la marine contre sieur Rateau.)

Art. 26. — *Augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités portées au devis. Pas de droit à indemnité ; droit seulement à la résiliation* (*Rateau,* 1re *esp.*) (*II*).

Art. 32 : les prix du marché comprennent la façon, la pose et la mise en place (Rateau, 2e esp.) (I).

Intérêts. — En l'absence de toute disposition du marché faisant courir les intérêts de plein droit au profit de l'entrepreneur trois mois après la réception définitive, ils ne sont dus qu'à partir de la demande faite en justice (Rateau, 1re esp.) (IV); (Rateau, 2e esp.) (V).

Capitalisation des intérêts ordonnée par le conseil de préfecture sans spécifier les conditions de cette capitalisation ; arrêté annulé sur ce point (Rateau, 1re esp.) (V).

Rabais d'adjudication. — Ne doit pas être appliqué à la rémunération des travaux dont le prix, non prévu au bordereau, ne peut pas être déterminé d'après les seuls éléments empruntés à cette pièce et a dû être fixé par les experts d'après les usages du pays (Rateau, 1re esp.) (I).

Retards dans l'achèvement des travaux imputables dans une certaine mesure à l'entrepreneur et pour la majeure partie à l'administration : compensation jusqu'à due concurrence et allocation d'une indemnité à l'entrepreneur (Rateau, 1re esp.) (III).

Retard dans la réception des travaux imputable à l'administration : indemnité allouée à l'entrepreneur (Rateau, 2e esp.) (IV).

1re ESPÈCE. — (*Ministre de la marine contre sieur Rateau.*)

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *du ministre tendant à l'application du rabais de l'adjudication aux prix fixés par les experts et le conseil de préfecture en ce qui concerne divers ouvrages dont le montant s'élève à 48.550f,47 dans le décompte arrêté par ce conseil :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les ouvrages dont il s'agit ne rentrent pas parmi ceux que définit le bordereau et auxquels sont applicables les prix fixés par cette pièce du marché ; que de nouveaux prix ont dû par suite être composés ;

Considérant que du rapprochement du rapport des experts définissant les ouvrages sur lesquels porte la contestation du bordereau, il ressort que les nouveaux prix ne pouvaient être formés exclusivement avec des éléments empruntés à ce document ; que, dès lors, c'est avec raison que les experts les ont fixés directement d'après les prix courants du pays, et que les nouveaux prix ainsi déterminés ont été à bon droit déclarés par les experts et le conseil de préfecture non passibles du rabais de l'adjudication ;

Considérant que le ministre ne produit d'autre part aucune justification de nature à établir que les prix alloués soient exagérés ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter ses conclusions ;

II. *En ce qui concerne l'indemnité allouée pour augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités portées au devis estimatif pour diverses natures d'ouvrages :*

Considérant que le cahier des clauses et conditions générales du 29 juin 1857 pour les travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine qui, aux termes de l'article 19 du cahier des charges, régit l'entreprise du sieur Rateau, dispose dans son article 33 que l'entrepreneur doit exécuter les changements qui lui seront ordonnés par écrit et qu'il lui est tenu compte de ces changements aux prix du marché, s'il s'agit de travaux prévus au devis, et, dans son article 26, que lorsque les changements augmentent ou diminuent d'un sixième la masse des travaux, l'entrepreneur peut obtenir la résiliation ; mais que, même dans ce dernier cas, il ne saurait prétendre à une indemnité, et qu'il n'existe aucune disposition des clauses et conditions générales, non plus que du cahier des charges lui permettant d'en réclamer une pour augmentation ou diminution des quantités prévues des diverses natures d'ouvrages considérés isolément ; que, dès lors, c'est à tort qu'une indemnité de 4.501 francs a été allouée au sieur Rateau, et qu'il y a lieu d'en prononcer la suppression ;

III. *En ce qui concerne l'indemnité allouée au sieur Rateau pour retard dans l'exécution des travaux :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que le retard de quinze mois et demi apporté à l'achèvement des travaux de l'entreprise provient, pour la majeure partie, de ce que l'administration a remis tardivement des dessins, et des ordres à l'entrepreneur, et pour le surplus de la négligence et des lenteurs de ce dernier dans l'exécution ; et que le conseil de préfecture, en compensant jusqu'à due concurrence les indemnités que se doivent les parties à raison des négligences dont elles sont respectivement responsables, et en condamnant l'État à payer au sieur Rateau la somme de 3.828f,29 a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire ; qu'il y a donc lieu de rejeter tant les conclusions du recours du ministre que celles du recours incident ;

IV. *Sur les intérêts :* . . . .

V. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :* . . . . .

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il n'y a lieu

de modifier la répartition des frais d'expertise faite par le conseil de préfecture... (Est supprimée l'allocation de 4.501 francs accordée au sieur Rateau par le conseil de préfecture pour augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités portées au devis estimatif pour diverses natures d'ouvrages; en conséquence, la somme que l'État a été condamné à payer au sieur Rateau est réduite de 124.519f,90 à 120.018f,90; avec intérêts des sommes restant dues par l'État à partir du 28 juin 1887, capitalisés aux dates auxquelles l'entrepreneur justifiera avoir fait une demande spéciale des intérêts des intérêts devant le conseil de préfecture et sous la condition qu'aux dates de ces demandes les intérêts fussent dus depuis plus d'une année; et en outre à partir du 6 juin 1894. Rejet du surplus des conclusions.)

2e ESPÈCE. — (*Ministre de la marine contre Rateau.*)

. . . .

... I. EN CE QUI CONCERNE *la plus-value allouée pour façon et mise en place du plomb laminé, pose et mise en place des ouvrages en fer portés aux nos* 118 *et suivants du décompte :*

Considérant qu'aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales de travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine du 29 juin 1857 applicables à l'entreprise « au moyen des prix consentis et approuvés, l'entrepreneur fait l'achat, la fourniture, le transport à pied d'œuvre, la façon, la pose et l'emploi de tous les matériaux »; qu'en présence de cette disposition, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué un prix spécial à l'entrepreneur pour la façon, la pose ou la mise en place du plomb laminé et de divers ouvrages en fer; que le ministre est par suite fondé à demander la suppression de la somme de 537f,83 allouée de ce chef, rabais déduit;

II. *En ce qui concerne la voie du chemin de fer Decauville :*

... (Question de fait);

III. *En ce qui concerne l'indemnité allouée pour augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités portées au devis estimatif pour diverses natures d'ouvrages :*

... (Décision analogue au paragraphe 2 de la 1re espèce);

IV. *En ce qui concerne l'indemnité allouée pour retard dans la réception des travaux :*

Considérant que les experts ont été d'accord pour reconnaître que les travaux pouvaient être reçus à la fin d'août 1885, et que le retard apporté à la réception, laquelle a eu lieu le 22 mai 1886 seulement, provient du fait de l'administration; que, dès

lors, c'est à bon droit que l'État a été condamné à réparer le préjudice que ce retard a causé à l'entrepreneur et que le ministre ne justifie pas qu'en fixant à 4.000 francs l'indemnité à payer de ce chef au sieur Rateau, l'arrêté attaqué en fait une évaluation exagérée;

V. *En ce qui concerne les intérêts :* . . . .

En ce qui concerne les intérêts des intérêts : . . . .

Sur les conclusions du ministre et sur celles du recours incident en ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de partager lesdits frais par moitié entre l'État et le sieur Rateau... (Sont supprimés les plus values de 156f,46 et de 537f,83 allouées par le conseil de préfecture pour la fouille et le transport de 2.661 mètres cubes de déblais et pour façon, pose et mise en place du plomb laminé et de divers ouvrages en fer, ainsi que l'indemnité de 3.118f,77 allouée pour augmentation ou diminution de plus d'un tiers de diverses natures d'ouvrages; — la plus-value accordée pour la voie du chemin de fer Decauville est réduite de 1.547f,26. En conséquence, la somme que l'État devra en définitive payer au sieur Rateau est réduite de 119.512f,34 à 114.152f,02 avec intérêts capitalisés dans les conditions indiquées à la première espèce et en outre à partir du 6 juin 1894. L'État et le sieur Rateau supporteront chacun la moitié des frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 232)

[14 décembre 1894]

Travaux publics. — Décès. — Résiliation de l'entreprise. — Cession de droits et actions. — (Sieur Mattei.)

Le cessionnaire des droits et actions appartenant à un entrepreneur de travaux publics est recevable à réclamer le payement des travaux exécutés par cet entrepreneur.

Lorsque l'entreprise est résiliée de plein droit par le décès de l'entrepreneur, en cours d'entreprise, l'administration ne peut retenir sur le prix des travaux déjà exécutés les frais de la régie prononcée pour terminer les travaux.

. . . .

SUR LA RECEVABILITÉ :

Considérant que, par actes notariés en date des 22 novembre 1882, 15 mars et 7 juin 1883 et 12 avril 1884 dûment signifiés au préfet de la Corse ès qualité, le sieur Pagni, entrepreneur des travaux du chemin de grande communication n° 11, a cédé au sieur Mattei les droits et actions pouvant lui appartenir à raison de son entreprise; qu'ainsi le sieur Mattei est responsable à demander le payement du solde dû au sieur Pagni;

AU FOND :

Considérant que l'entreprise a été résiliée de plein droit par la mort du sieur Pagni survenue le 30 juin 1884; qu'ainsi le sieur Mattei est fondé à soutenir qu'à partir de cette date les travaux dont l'exécution a été poursuivie en régie sont étrangers à l'entreprise et à demander, avec les intérêts à dater du 11 décembre 1891, le payement des sommes dues pour les travaux exécutés en régie par le sieur Pagni ainsi que la plus-value de 12.914f,30 allouée sur la réclamation de ce dernier concernant les déblais de rocher... (Arrêté annulé. Le préfet de la Corse ès qualité payera au sieur Mattei, avec les intérêts à dater du 11 décembre 1891, le solde restant dû sur le montant des travaux du chemin de grande communication n° 11 exécutés jusqu'à la date du 30 juin 1884 ainsi que la plus-value de 12.914 francs allouée pour les déblais de rocher. Dépens supportés par le préfet ès qualité.)

(N° 233)

[14 décembre 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Hospices. — (Sieur Blavy et autres.)

Acceptation du décompte par l'entrepreneur avec renonciation expresse au droit de réclamer : non-recevabilité de réclamations ultérieures.

Ultra petita. — Le retard apporté par le préfet à autoriser les hospices à payer un décompte non contesté par les parties ne crée pas un litige permettant au conseil de préfecture d'ordonner une expertise pour vérifier le montant du décompte.

Cautionnement remboursé avec la différence entre les inté-

rêts servis par la Caisse des dépôts et consignations et le taux légal à partir de la demande en justice.

1re ESPÈCE. — (*Sieur Blavy contre hospices du Mans.*)

. . . .

..... CONSIDÉRANT qu'il résulte des termes mêmes de l'acceptation de son décompte par le sieur Blavy que cet entrepreneur a expressément renoncé à élever contre ce règlement aucune réclamation; que, dès lors, il ne pouvait réclamer la somme de 151.110 francs en sus de son décompte et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a renvoyé à des experts l'examen de cette partie de la demande du sieur Blavy;

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que la commission administrative des hospices ne conteste ni l'obligation d'acquitter le solde restant dû au sieur Blavy sur le montant de son décompte tel qu'il a été réglé entre les parties, ni la quotité de ce solde, qu'elle se borne à soutenir qu'elle ne peut en effectuer le payement avant d'avoir obtenu l'approbation préfectorale;

Mais, considérant que les retards apportés à l'approbation du décompte n'ont pu créer un litige entre les hospices et l'adjudicataire du premier lot au sujet du règlement de cette entreprise, ni préjudicier au droit de l'entrepreneur de réclamer le payement du prix de ses travaux dont la réception définitive remonte au 18 septembre 1891; qu'ainsi le conseil de préfecture, en ordonnant une expertise à l'effet d'établir un décompte des travaux du premier lot, a, d'une part, statué sur un objet étranger à l'action portée devant lui et, d'autre part, à tort refusé d'allouer au sieur Blavy les intérêts à 5 p. 100 du montant de son décompte à partir du 29 novembre 1892, jour où il en a fait la demande, qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé;

Sur les conclusions à fin de dommages-intérêts :

Considérant que le sieur Blavy ne justifie d'aucun dommage dont les hospices lui devraient réparation;

Sur les conclusions des hospices tendant à faire mettre les frais d'expertise à la charge de l'entrepreneur :

Considérant que les hospices ne justifient pas que l'expertise ait eu lieu... (Arrêté annulé. Le sieur Blavy aura droit à partir du 27 novembre 1892 aux intérêts à 5 p. 100 de la somme de 173.096f,85 à lui due par les hospices du Mans comme représentant le montant du solde du décompte de ses travaux. Surplus

des conclusions du sieur Blavy et des hospices du Mans rejeté. Les dépens du pourvoi enregistré sous le n° 81765 seront supportés moitié par le sieur Blavy, moitié par les hospices. Les dépens du pourvoi enregistré sous le n° 81885 sont mis à la charge du sieur Blavy.)

2e ESPÈCE. — (*Commission administrative des hospices du Mans contre sieur Perron.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction... (Comme à la 1re espèce); qu'ainsi le conseil de préfecture a d'autre part à tort refusé d'allouer au sieur Perron les intérêts à 5 p. 100 du montant de son décompte à partir du 28 février 1893, jour où il en a fait la demande, et de prescrire le remboursement de son cautionnement avec la différence entre les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations et le taux légal de 5 p. 100 à partir de la même date, qu'ainsi l'arrêté doit être annulé... (Arrêté annulé. Le sieur Perron aura droit à partir du 28 février 1893 aux intérêts à 5 p. 100 de la somme de 7.500f,60, montant du solde du décompte de ses travaux et au remboursement de son cautionnement ainsi qu'à la différence entre les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations et le taux légal de 5 p. 100 à partir de la même date. Intérêts capitalisés à la date du 19 avril 1894. Hospices condamnés aux dépens.)

DÉCISION ANALOGUE. — (*Commission administrative des hospices du Mans contre sieur Beldant.*)

(N° 234)

[14 décembre 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Groupe scolaire (*). — (Ville de Saint-Jean-de-Losne contre sieur Humbert.)

Dixième de garantie. Intérêts. — Point de départ fixé à la date de l'arrêté du conseil de préfecture, et non à l'expiration de l'année qui a suivi la prise de possession des travaux, cette

---

(*) Rapp. 5 avril 1889, Humbert contre commune de Saint-Jean-de-Losne, *Ann.* 1890, p. 913.

prise de possession n'équivalant pas dans l'espèce à la réceptio n provisoire (III).

Octroi. — Droits dus sur les matériaux : aucune disposition du marché ne les affranchissant (I).

Retard dans le payement du solde des travaux. — Allocation seulement des intérêts légaux (II).

. . . .

..... I. SUR LES CONCLUSIONS *du recours incident tendant au remboursement des droits d'octroi :*

Considérant qu'à l'époque de l'adjudication, les matériaux de construction étaient frappés de droits d'octroi à l'entrée de Saint-Jean-de-Losne et qu'il ne résulte d'aucune disposition du marché que l'entrepreneur ait été affranchi du payement de ces droits;

II. *Sur les demandes d'indemnité pour le préjudice qui aurait été causé à l'entrepreneur par les retards dans la livraison des plans et le versement des acomptes et pour retard dans le payement du solde :*

Considérant, d'une part, que l'entrepreneur ne justifie pas ses allégations concernant les retards dans la remise des plans et le versement des acomptes, et, d'autre part, que l'allocation des intérêts de droit constitue une réparation suffisante du préjudice qu'il prétend avoir subi par suite du retard dans le payement des sommes lui restant dues après la réception des travaux;

III. *Sur le point de départ des intérêts du dixième de garantie :*

Considérant qu'à la date du 5 avril 1889, le Conseil d'État a décidé que la prise de possession des bâtiments dont il s'agit, qui a eu lieu le 7 octobre 1884, ne saurait être considérée comme tenant lieu de réception provisoire; qu'ainsi le sieur Humbert n'est pas recevable à demander que la réception définitive soit fixée au 7 octobre 1885 et à critiquer la disposition par laquelle le conseil de préfecture a refusé de lui allouer les intérêts du dixième de garantie à partir de cette époque et en a fixé le point de départ au 3 juillet 1891, date de l'arrêté attaqué... (Rejet: intérêts dus au sieur Humbert les 7 septembre 1893 et 28 octobre 1894, capitalisés à ces dates; dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge du sieur Humbert, supportés par la ville de Saint-Jean-de-Losne.)

(N° 235)

[14 décembre 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Offre de concours. — Renonciation implicite à une indemnité. — Expertise. — (Sieurs Patry.)

Une offre de concours faite pour l'exécution de travaux publics n'implique de la part de son auteur la renonciation à une indemnité pour les dommages qui lui seraient causés par ces travaux.

Expertise : elle est obligatoire en matière de dommages résultant de travaux publics, quand elle est réclamée par l'une des parties; arrêté annulé; renvoi devant le conseil de préfecture.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour rejeter la demande en indemnité des sieurs Patry, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que leur participation à la construction du pont sur la Vienne, entre les commune d'Isle et de Condat, devait être considérée comme constituant une renonciation à la réparation du dommage que les travaux pourraient leur causer;

Mais considérant que si les requérants ont offert spontanément de contribuer aux frais d'établissement du pont dont il s'agit en souscrivant une somme de 5.000 francs et en abandonnant gratuitement le terrain nécessaire pour les culées et les abords de l'ouvrage, il résulte de l'instruction que ces offres n'impliquaient de leur part aucune renonciation à leur droit à indemnité et qu'ils n'ont, à aucun moment, cessé de se préoccuper des conséquences que pourrait avoir pour leurs usines l'exécution des travaux;

Considérant, d'autre part, que, d'après l'article 13 de la loi du 22 juillet 1889, en matière de dommages résultant de l'exécution de travaux publics, l'expertise doit être ordonnée si elle est demandée par les parties ou par l'une d'elles pour faire vérifier les faits qui servent de base à la réclamation.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, devant le conseil de préfecture, les sieurs Patry ont demandé qu'il fût procédé à une expertise; que, dans ces circonstances, en rejetant, sans

expertise préalable, la demande des sieurs Patry, le conseil de préfecture a méconnu les dispositions de la loi du 22 juillet 1889; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture de la Haute-Vienne pour y être statué ce qu'il appartiendra sur la demande des sieurs Patry après qu'il aura été procédé à une expertise contradictoire conformément aux articles 13 et suivants de la loi du 22 juillet 1889... (Arrêté annulé. Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après expertise; dépens supportés par les communes d'Isle et de Condat.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 236)

[28 juillet 1894]

Travaux publics. — Dommages; Chemin de fer; bruit et fumée. — Compétence. — (Sieur Stractmann contre compagnie de l'Est.)

Le conseil de préfecture est, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, compétent pour statuer sur une action en indemnité pour dommages résultant, pour une propriété riveraine, du bruit et de la fumée de locomotives (*).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 29 mai 1894, par lequel l'administrateur du territoire de Belfort a élevé le conflit d'attributions dans l'instance engagée devant la Cour d'appel de Besançon, à la requête du sieur Stractmann contre la compagnie des chemins de fer de l'Est;

Vu l'exploit du 23 juin 1893, par lequel Stractmann a fait assigner ladite compagnie devant le tribunal de Belfort, pour voir dire que ses propriétés sises faubourg de France, à Belfort, sont libres et franches de toute servitude; que, depuis les travaux exécutés aux abords de la gare de Belfort, les inconvénients résultant du bruit et de la fumée des locomotives sont devenus excessifs, et concluant, en conséquence, à 30.000 francs de dommages-intérêts pour le passé, sous toutes réserves pour l'avenir;

Vu le jugement du 2 novembre 1893, par lequel le tribunal de

(*) Voy.: 16 janvier 1875, conflit Colin, *Ann.* 1876, p. 1079; — 6 mai 1887, Conseil d'État, chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1888, p. 115 et la note; — Aucoc, t. II, n°s 1414 et 1423; — Picard, *Traité des chemins de fer*, t. II, n° 850.

Belfort s'est déclaré compétent, par ce motif que le dommage allégué résulte non de la construction, mais de l'exploitation de la voie ferrée;

Vu... (l'acte d'appel, le mémoire en déclinatoire, l'arrêt du 16 mai 1894, de la Cour de Besançon repoussant le déclinatoire et confirmant le jugement du tribunal de Belfort; l'arrêt de sursis et les pièces de procédure);

CONSIDÉRANT que la demande portée par Stractmann devant le tribunal de Belfort contre la compagnie de l'Est tendait à l'allocation de 30.000 francs de dommages-intérêts, à raison du dommage causé à ses propriétés par la fumée des locomotives manœuvrant aux abords de la gare de Belfort;

Considérant que le dommage dont il s'agit se rattache nécessairement au fait de travaux exécutés depuis 1875 par ladite compagnie pour la rectification de deux routes nationales dans la traverse du faubourg de France à Belfort et pour la création de deux voies supplémentaires avec croisement et demi-lune destinées aux manœuvres des locomotives; que, dès lors, ledit dommage est la conséquence non d'un fait particulier d'exploitation, mais de l'établissement même du chemin de fer et des conditions dans lesquels il a été construit, d'où il suit qu'il n'appartient qu'au conseil de préfecture de statuer sur la demande d'indemnité dont s'agit et d'apprécier à cette occasion l'ensemble des faits pouvant engager la responsabilité de la compagnie... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance, le jugement, l'arrêt, ensemble tous actes de procédure, toutes demandes formées et conclusions prises aux fins de faire statuer par l'autorité judiciaire sur la demande formée contre la compagnie de l'Est.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle.)

(N° 237)

[30 décembre 1894]

Pêche fluviale. — Engins prohibés. — Filets. — Dimensions des mailles. — (Sieurs Meunier.)

La disposition de l'article 9 *du décret du* 18 *mai* 1878, *qui prescrit pour les filets destinés à la pêche des petites espèces de poissons, une maille fixe de dix millimètres, doit s'entendre d'une maille uniformément applicable à tout le filet, tant à la partie vulgairement désignée sous le nom de* poche, *qu'à la partie supérieure, dite* toile.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de la violation des articles 9 du décret du 18 mai 1878 concernant la pêche fluviale et 28 de la loi du 15 avril 1829;

Vu lesdits articles;

Attendu que l'article 9 du décret du 18 mai 1878, reproduisant les prescriptions contenues dans l'article 9 des décrets des 10 août 1875 et 25 janvier 1868, dispose que les mailles des filets dont l'emploi est autorisé pour la pêche fluviale, mesurées de chaque côté après leur séjour dans l'eau, doivent avoir, sous la tolérance d'un dixième, les dimensions suivantes :

« 1° Pour les saumons, *quarante millimètres au moins;*

« 2° Pour les grandes espèces autres que le saumon et pour l'écrevisse, *vingt-sept millimètres au moins;*

« 3° Pour les petites espèces telles que goujons, loches, vérons, ablettes et autres, *dix millimètres.* »

Attendu qu'il résulte du texte même de ces trois dispositions

que, si l'article 9 détermine une dimension minima pour les mailles des filets destinés à la pêche des poissons des deux premières catégories et permet, par conséquent, de leur donner une dimension plus large, cette latitude n'existe pas pour les mailles des filets destinés à la pêche des petites espèces; qu'en effet, le texte relatif aux filets de cette dernière catégorie contient, par dérogation aux deux dispositions précédentes, une prescription restrictive imposant auxdits filets une maille fixe et invariable de 10 millimètres, ni plus ni moins, sauf la tolérance légale du dixième;

Attendu qu'il est vainement soutenu par les demandeurs que cette dimension de 10 millimètres est exclusivement prescrite pour les mailles de la partie du filet vulgairement désignée sous le nom de *poche* et ne saurait concerner les mailles de la partie supérieure dite *toile*, laquelle serait, au dire du pourvoi, impropre à retenir les poissons de petite espèce;

Attendu que le décret du 18 mai 1878, pas plus que ceux des 10 août 1875 et 25 janvier 1868, n'autorise une pareille distinction; que le législateur, en prescrivant pour les filets destinés à la pêche des petites espèces une maille fixe de 10 millimètres, a évidemment entendu parler d'une maille uniformément applicable à tout le filet, voulant ainsi prévenir, dans un intérêt de police et de surveillance, l'usage abusif qui pourrait être fait, pour la pêche ordinaire, de filets à mailles excédant 10 millimètres d'ouverture; qu'interdisant, d'ailleurs, par le dernier alinéa de l'article 9 précité, d'employer simultanément à la pêche des filets de catégorie différente, il n'a pas pu vouloir qu'il fût permis d'éluder cette interdiction, en faisant emploi d'un filet composé de mailles de toutes catégories;

Attendu, dès lors, qu'il y a lieu de reconnaître qu'en déclarant les demandeurs convaincus d'un délit de pêche, commis avec engins prohibés, pour avoir pêché des goujons dans la rivière de la Balise à l'aide d'un filet-épervier, dont les mailles offraient des dimensions variant entre 10 et 30 millimètres, et en les condamnant chacun à une amende de 5 francs, l'arrêt entrepris a exactement interprété l'article 9 du décret du 18 mai 1878, et légalement appliqué l'article 28 de la loi du 15 avril 1829;

Par ces motifs, rejette, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 238)

[25 mai 1895]

Routes nationales. — Demandes de sociétés vélocipédiques en autorisation d'établir des poteaux indicateurs. — Instructions.

Monsieur le Préfet, mon administration a été consultée récemment sur le point de savoir si les sociétés vélocipédiques pouvaient être autorisées à placer sur les routes nationales des poteaux indiquant les différentes directions, avec les distances des principales localités environnantes, ainsi que les descentes dangereuses pour les cyclistes.

J'ai reconnu qu'il peut être fait droit, sous certaines conditions, aux demandes présentées par les sociétés vélocipédiques, mais qu'il convient d'adopter un mode de procéder uniforme.

Les demandes devront être adressées, pour chaque département, au Préfet, et les autorisations seront accordées par des arrêtés préfectoraux, sur la proposition des Ingénieurs, chargés de désigner les emplacements, la forme, les dimensions ainsi que la nature des poteaux et des plaques indicatrices, et d'en surveiller l'établissement. Les poteaux et plaques seront d'un modèle unique pour le département.

Les autorisations seront données, non aux sociétés vélocipédiques elles-mêmes, ces associations n'étant pas reconnues d'utilité publique, mais à une personne civile, telle que le président ou le représentant régional.

D'autre part, il sera nettement spécifié que les autorisations constituent de simples permissions de voirie, précaires et révocables, et que les poteaux indicateurs devront être enlevés à la première réquisition des agents des Ponts et Chaussées ou du

service du Génie, si cette mesure était jugée nécessaire, sans qu'il puisse y avoir lieu de ce fait à indemnité pour le permissionnaire.

Enfin les droits des tiers seront expressément réservés.

Une copie des arrêtés pris en conformité de ces instructions devra m'être transmise.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à M. l'Ingénieur en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

PERSONNEL

(N° 239)

Mai 1895.

I. — INGÉNIEURS

DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 27 *avril* 1895. — La limite séparative du service spécial du Contrôle des lignes en exploitation dans Paris et du service du Contrôle du chemin de fer d'Orléans, sur la ligne de Paris à Sceaux et à Limours, est fixée au signal carré n° 12 situé à l'extrémité, côté Luxembourg, du quai pair de la station Paris-Denfert.

Idem. — M. **Leclerc** (Gustave), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Vendôme, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Épernay, en remplacement de M. **Roglet**, décédé.

M. **Leclerc** résidera à Sézanne.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 4 *mai.* — M. **Guiot-Guillain**, Conducteur principal à Besançon, est chargé de l'intérim du service de l'arrondisse-

ment Sud du service ordinaire du département du Doubs, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Le Conte**.

Arrêté du 8 *mai*. — M. **Koziorowicz**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, est chargé du 9e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Durand-Claye**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Lethier**, nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 8 mai 1895, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Koziorowicz**.

Idem. — M. **Naudé**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Nérac, au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est attaché, à la résidence de Saint-Quentin, au service ordinaire du département de l'Aisne et au service de la navigation entre la Belgique et Paris, en remplacement de M. **Caillez**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Dumas**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, précédemment détaché au service des travaux publics de la Régence de Tunis, et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de la Rochelle et du 1er arrondissement (lignes de Saint-Jean-d'Angély à Civray et de Saint-Jean-d'Angély à Marans), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**, en remplacement de M. **Viennot**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Jullidière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence d'Agen, au service de la navigation du Lot, au service hydrométrique du bassin de cette rivière et au service des chemins de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot et de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Alger-Sud-Est (circonscription de l'Est du département d'Alger), en remplacement de M. **Humel**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Arnaud** (Jean-Baptiste), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Condom, au service ordinaire du département du Gers, au service hydromé-

trique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Draguignan et du 1er arrondissement (lignes de Meyrargues à Grasse, de Draguignan à Saint-André — partie comprise dans le département du Var — et de Fréjus à la mine de Vaux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer**, en remplacement de M. **Perrier** (Henri), précédemment mis en service détaché.

Arrêté du 8 *mai.* — M. **Pellé** (Charles), Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Toulon et remis par l'Administration de la Marine, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, en remplacement de M. **Briotet**, mis en service détaché.

Idem. — La section navigable de la rivière de l'Erdre comprise entre l'écluse de Quiheix et Nort, qui fait actuellement partie de la 1re section du service du canal de Nantes à Brest (M. **Pocard-Kerviler**, Ingénieur en Chef à Saint-Nazaire) est rattaché aux attributions de l'Ingénieur en Chef déjà chargé du service de la navigation de l'Erdre entre Nantes et Quiheix (M. **Lefort**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Nantes).

M. **Martin** (François), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Nantes, déjà attaché au service de la section de l'Erdre comprise entre Quiheix et Nantes, est attaché, en outre, au service de la section de la même rivière comprise entre Nort et Quiheix, en remplacement de M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire à Nantes.

Décision du 14 *mai.* — M. **Breuillé**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Auxerre, est chargé de l'intérim du service ordinaire du département de l'Yonne et du service de chemins de fer confié à l'Ingénieur en Chef de ce département, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Lethier**, nommé Inspecteur Général.

Arrêté du 18 *mai.* — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de la 4e section de la navigation de la Seine, est porté de deux à trois.

Le 3e arrondissement ainsi créé comprendra le bassin fluvial

du port de Rouen, qui fait actuellement partie du 1er arrondissement, le service hydrographique de la Seine et tous les travaux se rattachant à ce service.

Il est confié à M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Rouen, attaché, en outre, au service de la 3e section de la navigation de la Seine et au service du Contrôle des travaux du raccordement des gares de Rouen (R. G.).

La limite séparative des deux premiers arrondissements de la 4e section de la navigation de la Seine, actuellement fixée à Caumont, est reportée à La Roche.

Par suite, la subdivision de Conducteur de Duclair, actuellement comprise dans le 2e arrondissement, est rattachée au 1er arrondissement.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

8 *mai* 1895. — M. **Lecourt** (Victor), ancien Sous-Officier au 3e régiment du Génie, déclaré admissible à l'emploi de Conducteur par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Sarthe.

27 *mai*. — M. **Foucher** (Eugène), Commis, admissible au concours de 1894, n° 58, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Charente.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

8 *mai* 1895. — M. **Jaunay** (Victor), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être

employé au service de l'hydraulique agricole du département de la Gironde.

Il est placé dans la situation de service détaché.

8 *mai* 1895. — M. **Vallée** (Zacharie), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division), est autorisé à accepter les fonctions d'Architecte voyer de la ville de Fontainebleau.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Sauret** (Émile), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable, est remis en activité et autorisé à rester au service municipal de la ville de Foix, pour remplir les fonctions d'Architecte voyer.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3e DISPONIBILITÉ.

31 *mai* 1895. — M. **Autissier** (Amédée), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics du Congo Français et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

4e DÉMISSION.

8 *mai* 1895. — Est acceptée la démission de M. **Chevallier-Girard** (Paul), Conducteur de 3e classe, détaché au service hydraulique du département de la Gironde.

DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Joly** (Adolphe), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division) et service du contrôle des travaux du chemin de fer de Corbeil à Melun et à Montereau.	19 mars 1895
M. **Julien** (Jean-Baptiste), Conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service du canal de Bourgogne	29 mars 1895
M. **Mazard** (Zacharie), Conducteur de 3e classe, Charente, service ordinaire.	2 mai 1895

6° DÉCISIONS DIVERSES.

20 *mars* 1895. — M. **Bouas** (Guillaume), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, passe au service ordinaire du département du Gers.

27 *avril.* — M. **Leroy** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Calvados, au service ordinaire et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen, passe au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, même département.

Idem. — M. **Gannat** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe dans le département du Calvados, au service ordinaire et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen.

3 *mai.* — M. **Paulin** (Honoré), Conducteur de 4e classe, attaché au service des bureaux de l'Administration centrale, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Dautel** (Élisée), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, passe dans le département de la Seine, au service des bureaux de l'Administration centrale — Direction des chemins de fer — 1re division, 3e bureau.

8 *mai.* — M. **Pariset** (Eugène), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité) et remis à la disposition de l'Administration par cette Compagnie, est attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section — 2e division).

Idem. — M. **Chateau** (Alfred), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. **Dickhaut** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne — 2e section, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

8 *mai* 1895. — **M. Champenois** (Arthur), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, passe dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne — 2e section.

Idem. — **M. Petitalot** (Claude), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division).

Idem. — **M. Rossignol** (Émile), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe dans le département du Cher, au service ordinaire et au service du canal de Berry.

15 *mai.* — **M. Jacques** (Fortuné), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis et remis à la disposition de l'Administration, est attaché au service ordinaire du département de la Dordogne.

27 *mai.* — **M. Bodiment** (François), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 240)

[4 mai 1895]

Loi approuvant une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession à cette compagnie du chemin de fer de raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, avec une gare maritime à établir sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées-Marines, à Bayonne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 décembre 1894, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite convention ayant notamment pour objet de concéder à cette compagnie — en remplacement du chemin de fer de Pau à Vic-en-Bigorre, concédé à ladite compagnie, à titre éventuel, par la loi du 17 juillet 1886 — une ligne se détachant, par un double raccordement, du chemin de fer de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de celui de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et se terminant par une gare maritime à établir sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées-Marines, à Bayonne.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la prescription du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION

L'an 1894 et le 20 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite compagnie représentée par M. Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile à Paris, boulevard Haussmann, 54, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 30 novembre 1894, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne renonce à la concession qui lui a été faite, à titre éventuel, par la loi du 17 juillet 1886, de la ligne de Pau à Vic-en-Bigorre.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi, qui l'accepte, une ligne se détachant, par un double raccordement, du chemin de fer de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de celui de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et se terminant par une gare maritime à établir sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées Marines, à Bayonne, lesdits raccordement et gare maritime devant être exclusivement affectés au service des marchandises par wagon complet, à destination ou en provenance de la navigation maritime ou des entrepôts et établissements industriels reliés au chemin de fer par un embranchement.

Cette concession est faite dans les conditions fixées par les conventions du 9 juin 1883 et du 16 octobre 1890, à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir.

Art. 3. — La compagnie s'engage, en outre, à accepter les concessions qui lui seraient faites, jusqu'à concurrence de 38 kilomètres, d'autres lignes à déterminer ultérieurement par l'État, la compagnie entendue, conformément au paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 9 juin 1883.

(N° 241)

[4 mai 1895]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Sarthe, de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Sarthe, des lignes de chemins de fer d'intérêt local suivantes, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails :

Du Mans à Saint-Cosme-de-Vair ;

Du Mans à Cérans-Foulletourte ;

De Foulletourte à Mayet ;

De Mamers à la Ferté-Bernard.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Sarthe est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, les 8 septembre et 3 novembre 1894, entre le préfet de la Sarthe, d'une part, et la compagnie des tramways de la Sarthe, d'autre part, ainsi que du cahier des charges arrêté le 8 septembre 1894 et y annexé, lequel sera applicable aux chemins de fer d'intérêt local du Mans à Saint-Denis d'Orques, du Mans au Grand-Lucé, de Ballon à Antoigné et au tramway du Grand-Lucé à la Chartre.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Par application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er est fixé à la somme de 4 millions 809.856 francs, y compris une majoration qui sera, au maximum, de 6 p. 100, pour constitution du capital et intérêts, pendant la construction, et sans que la longueur à admettre en compte puisse excéder 123km,633.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor pour l'ensemble du réseau concédé à la compagnie des tramways de la Sarthe, et composé des lignes du Mans au Grand-Lucé, de Ballon à la Forge-d'Antoigné, du Grand-Lucé à la Chartre, du Mans à Saint-Denis-d'Orques et des lignes mentionnées à l'article 1er de la présente loi, est fixé à la somme de 166.209 francs, comprenant les maxima de 15.532 francs et de

54.480 francs fixés par le décret du 23 juin 1883 et la loi du 20 août 1885.

Toute somme prélevée sur la recette brute de l'ensemble du réseau, pour être appliquée au dégrèvement des charges afférentes au capital de premier établissement et au remboursement des avances, sera partagée également entre l'État et le département.

Art. 5. — Le capital de la compagnie des tramways de la Sarthe ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

ANNEXE

à la loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Sarthe, de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.

CONVENTION.

Entre le préfet du département de la Sarthe, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général des 3 septembre, 14 novembre 1891, 15 septembre 1893, 16 juillet 1894 et 24 août 1894,

D'une part;

Et M. Faliès, ingénieur civil, agissant au nom de la compagnie des tramways de la Sarthe, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibérations, en date des 8 septembre 1893 et 30 août 1894, du conseil d'administration de cette société,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Sarthe concède à la compagnie des tramways de la Sarthe, qui accepte l'exploitation des lignes de chemins de fer à voie étroite ci-après désignées :

1° Ligne du Mans à Saint-Cosme-de-Vair;

2° Ligne du Mans à Foulletourte;

3° Ligne de Foulletourte à Mayet;

4° Ligne de Mamers à la Ferté-Bernard.

Art. 2. — Cette concession est faite en vertu de la loi du 11 juin 1880 et des clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges ci-annexé, lequel cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux arti-

cles 1, 9, 17*a*, 17*b*, 17*c*, 18, 19, 21, 27, 29, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 50, 51, 54, 56, 65 et 66.

Art. 3. — Le nombre de trains minimum circulant, chaque jour et dans chaque sens, est déterminé par l'article 32 du cahier des charges.

La formule forfaitaire d'exploitation définie à l'article 8 de la présente convention s'appliquera, sans aucune augmentation du maximum des dépenses d'exploitation, à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens :

1° Deux trains sur la ligne de Mamers à la Ferté-Bernard, pour des recettes kilométriques égales ou inférieures à 2.500 francs; trois trains pour des recettes kilométriques comprises entre 2.500 et 4.000 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train supplémentaire par chaque augmentation de recettes kilométriques annuelles de 1.500 francs;

2° Trois trains sur chacune des autres lignes pour des recettes kilométriques égales ou inférieures à 4.000 francs; quatre trains pour des recettes kilométriques comprises entre 4.000 francs et 5.500 francs et ainsi de suite, à raison d'un train supplémentaire par chaque augmentation de recettes kilométriques annuelles de 1.500 francs.

Le préfet pourra, la société entendue, exiger l'établissement de trains supplémentaires, moyennant une allocation de 60 centimes par kilomètre parcouru; cette allocation viendra, pour les trains ainsi exigés, en sus du nombre répondant à la recette atteinte, s'ajouter à la formule indiquée à l'article 8 de la présente convention et qui fixe le maximum des frais d'exploitation.

Il est en outre expressément entendu que les trains supplémentaires que la société mettrait en circulation sur sa propre initiative et sans l'ordre du préfet ne donneront pas lieu à cette allocation de 60 centimes par train kilométrique.

Art. 4. — Les travaux de premier établissement et complémentaires, ainsi que les fournitures du matériel et du mobilier, seront exécutés aux frais du département. L'infrastructure et la gare centrale du Mans seront établies directement par le département; la superstructure et la fourniture du matériel roulant seront confiées à la compagnie concessionnaire.

Les dépenses réelles lui en seront remboursées, sur la présentation des factures et décomptes, avec majoration de 15 p. 100 sur ces dépenses réelles, pour subvenir aux frais de rédaction de projets, de surveillance de travaux et d'avance de fonds.

La compagnie établira ses projets d'après les types analogues à ceux qui ont été admis sur la ligne du Mans à Saint-Denis-d'Orques. Cependant, le préfet pourra y prescrire les améliorations dont l'expérience révélerait la nécessité. En ce qui concerne la fourniture du matériel roulant, les désaccords qui pourraient survenir entre le concessionnaire et le département seront soumis à l'arbitrage du ministre des travaux publics.

Le département aura le droit d'exiger la mise en adjudication des travaux et des fournitures; dans ce cas, l'adjudication sera passée dans les mêmes formes et avec les mêmes conditions de publicité que pour les travaux de l'État : y seront admis tous les entrepreneurs qui se présenteront munis d'un certificat visé par l'ingénieur en chef de la Sarthe.

Pour les fournitures et travaux mis en adjudication, la compagnie concessionnaire restera chargée de la surveillance et sera responsable de la qualité ou de l'exécution.

En ce qui concerne l'exécution des travaux, la compagnie concessionnaire sera soumise au cahier des clauses et conditions générales du 16 février 1892

Le règlement des décomptes se fera d'un commun accord entre le département et la compagnie concessionnaire.

Le département pourra utiliser, pour l'armement et l'outillage de la gare centrale du Mans, le matériel fixe et l'outillage des deux installations provisoires actuellement existantes; le déplacement et la remise de ce matériel à pied-d'œuvre incomberont à la compagnie concessionnaire.

Effectif du matériel roulant.

Art. 5. — L'effectif du matériel roulant comprendra :

LIGNES	MACHINES	VOITURES	WAGONS ou fourgons
Du Mans à Saint-Cosme-de-Vair . .	5	14	38
Du Mans à Foulletourte	2	8	23
De Foulletourte à Mayet	3	8	20
De Mamers à la Ferté-Bernard . . .	3	10	29
Total pour les lignes concédées.	13	40	110

Si le développement du trafic exigeait un complément de matériel, la fourniture de ce matériel complémentaire serait aux soins et à la charge de la compagnie concessionnaire. Toutefois, celle-ci ne sera tenue de livrer au département, en fin de concession, que le matériel dont la nomenclature est donnée ci-dessus.

Art. 6. — La compagnie concessionnaire devra verser au département, à titre de part contributive dans les dépenses de premier établissement, une somme égale à 20 p. 100 du capital de premier établissement.

Cette somme sera versée, au compte du département, à la caisse du trésorier général de la Sarthe, de la manière suivante :

1° Préalablement à la déclaration d'utilité publique, un dépôt de titres représentant un capital d'au moins 90.000 francs.

Au cas où la déclaration d'utilité publique viendrait à être refusée, ces titres seraient immédiatement remis à la compagnie concessionnaire.

Au cas où la déclaration d'utilité publique serait accordée, ces titres devraient être remplacés sans délai par un versement en espèces d'un total de 90.000 francs.

2° La part contributive relative à chaque ligne devra être complétée au fur et à mesure des exigences que créera le payement des derniers acomptes à la compagnie concessionnaire.

En ce qui concerne les sommes ainsi versées par la compagnie concessionnaire, le département en payera chaque année à cette dernière les intérêts à 4 p. 100, plus l'amortissement, pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les versements dont il est question ci-dessus auront été effectués, jusqu'à l'expiration de la concession. Ces payements se feront par semestre; toutefois les annuités échéant en cours de construction ne seront payées à la compagnie concessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation totale du réseau.

Art. 7. — Il sera fait masse des recettes et des dépenses des lignes suivantes exploitées ou concédées :

Du Mans au Grand-Lucé;

De Ballon à Antoigné;

Du Mans à Saint-Denis-d'Orques;

Du Grand-Lucé à la Chartre, actuellement en exploitation;

Du Mans à Saint-Cosme-de-Vair;

Du Mans à Foulletourte;

De Foulletourte à Mayet;

De Mamers à la Ferté-Bernard, actuellement concédées.

Le réseau ainsi constitué sera exploité par la compagnie, à ses risques et périls, conformément aux stipulations des conventions antérieures modifiées et améliorées par les articles ci-après. Toutefois, la compagnie renonce à toute récupération des insuffisances qui pourraient se produire ou qui se sont produites dans le passé.

Art. 8. — Rayé.

Art. 9. — Il pourra être prélevé chaque année, à la demande du département, sur les sommes attribuées au concessionnaire, une somme fixée par kilomètre à 200 francs pour l'ensemble du réseau, afin de constituer un fonds de renouvellement qui sera ainsi porté et entretenu constamment à 2.000 fr. par kilomètre.

Ce fonds de renouvellement sera déposé à la Banque de France et employé en rentes sur l'État ou en obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français.

La compagnie ne pourra prélever sur ce fonds que le montant des dépenses de renouvellement d'après l'autorisation qui lui en sera donnée par le préfet, sur l'avis du contrôle technique.

Ce fonds de renouvellement appartiendra à la compagnie, qui en touchera les intérêts.

Les sommes versées par la compagnie pour la constitution du fonds de renouvellement seront portées annuellement au compte des dépenses d'exploitation.

En fin d'exploitation, le fonds de renouvellement disponible sera partagé entre le département et la compagnie concessionnaire à raison d'un tiers pour le département et deux pour la compagnie.

Art. 10. — La compagnie est tenue de prendre livraison des travaux exécutés par le département pour l'établissment des lignes, au fur et à mesure de l'exécution, au vu d'un procès-verbal contradictoire de reconnaissance et de récep-

tion définitive, dressé par une commission spéciale de contrôle instituée à cet effet par l'administration et dont un représentant de la compagnie fera partie.

L'entretien de ces travaux est mis à la charge de la compagnie à partir de l'ouverture à l'exploitation précédée de cette réception.

En cas de désaccord entre le département et la compagnie, il sera statué par le ministre des travaux publics.

Dans le cas où la compagnie concessionnaire n'accepterait pas la livraison définitive d'ouvrages dont la commission aurait prononcé la réception, elle sera tenue d'en assurer la conservation en attendant la décision du ministre des travaux publics.

Si cette décision lui est favorable, les dépenses qu'elle aurait faites à ce sujet, en dehors des dépenses normales d'entretien, lui seront remboursées par le département.

Art. 11. — La présente concession expirera trente ans après le 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique de la première des lignes de chemins de fer à voie étroite désignées à l'article 1er de la présente convention.

Art. 12. — La présente concession est subordonnée à la déclaration d'utilité publique.

Si par suite de non-déclaration d'utilité publique, ou pour toute autre cause, le département renonçait à l'exécution d'une partie des lignes qui font l'objet de la présente convention, la compagnie concessionnaire ne pourrait prétendre à aucune indemnité, et la présente convention n'en suivrait pas moins son cours pour les autres lignes.

La compagnie déclare dès à présent accepter les modifications qui pourraient lui être imposées par l'État dans le tracé des lignes présentement concédées par le département.

Art. 13. — Le département demeurera seul chargé de rembourser l'État de ses avances et touchera seul les subventions de l'État.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie.

Art. 15. — L'effectif du matériel roulant comprendra pour l'ensemble du réseau : Ligne du Mans au Grand-Lucé, 4 machines, 8 voitures, 25 wagons ou fourgons. — Ligne de Ballon à Antoigné, 3 machines, 2 voitures, 23 wagons ou fourgons. — Ligne du Grand-Lucé à la Chartre, 2 machines, 5 voitures, 10 wagons ou fourgons. — Ligne du Mans à Saint-Denis-d'Orques, 5 machines, 14 voitures, 28 wagons ou fourgons. — Ligne du Mans à Saint-Cosme-de-Vair, 5 machines, 14 voitures, 38 wagons ou fourgons. — Ligne du Mans à Foulletourte, 2 machines, 8 voitures, 23 wagons ou fourgons. — Ligne de Foulletourte à Mayet, 3 machines, 8 voitures, 20 wagons ou fourgons. — Ligne de Mamers à la Ferté-Bernard, 3 machines, 10 voitures, 29 wagons ou fourgons. — Total : 26 machines, 69 voitures, 196 wagons ou fourgons.

Si le développement du trafic exigeait un complément de matériel, la fourniture de ce matériel complémentaire serait aux soins et à la charge de la compagnie concessionnaire.

Toutefois, celle-ci ne sera tenue de livrer au département, en fin de concession, que le matériel dont la nomenclature est donnée ci-dessus.

Art. 16. — A partir du jour de l'approbation de la présente convention par la loi déclarative d'utilité publique des nouvelles lignes concédées, le cahier des charges annexé à cette convention sera de plein droit également applicable, dans tous ses effets, aux lignes actuellement exploitées, savoir :

Du Mans au Grand-Lucé;

De Ballon à Antoigné;

Du Grand-Lucé à la Chartre;

Et du Mans à Saint-Denis-d'Orques.

En ce qui concerne le tracé et la construction de ces lignes exploitées, la compagnie concessionnaire accepte la remise de ses lignes telles qu'elles se comportent. De même le département accepte la remise de la voie et du matériel roulant des mêmes lignes actuellement en exploitation.

Fait en double, au Mans, le 8 septembre 1894.

Nouvel article 8 *de la convention ci-dessus.*

Les frais kilométriques d'exploitation F portés en compte chaque année ne peuvent excéder les chiffres maxima résultant de l'application de la formule : $F = 1{,}150 + \frac{2}{3}$ R, dans laquelle R représente la recette brute (impôt déduit).

La compagnie fera connaître chaque année ses dépenses d'exploitation réelles, comprenant notamment les salaires de tout le personnel exclusivement occupé dans le département à l'exploitation du réseau. Ces dépenses seront contrôlées et la compagnie devra présenter dans ce but toutes les justifications nécessaires.

Elle pourra y ajouter des frais d'administration centrale fixés à forfait au dixième des autres dépenses admises en compte.

Quand le total des dépenses d'exploitation, ainsi établi n'atteindra pas le maximum fixé par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre le maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes d'exploitation seront insuffisantes pour rembourser la compagnie de ses dépenses augmentées de la prime d'économie, le déficit sera supporté par la compagnie.

Vu et approuvé la nouvelle rédaction de l'article 8, anisi que 148 mots et 10 chiffres rayés nuls.

Le Mans, le 3 novembre 1894.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges auront les directions suivantes :

POINT de départ	LOCALITÉS VOISINES du tracé	POINTS d'arrivée
Le Mans.	Coulaines, Sargé, Savigné-l'Évêque, Saint-Corneille, Sillé-le-Philippe, Torcé, Beaufay, Briosne, Bonnétable, Aulaines, Rouperoux et Champaissant.	Saint-Cosme-de-Vair.
Le Mans.	Saint-Georges-du-Prain, Allonnes, Spay, Fillé, Guécélard, Parigné-le-Polin.	Foulletourte.
Foulletourte. . .	Yvré-le-Polin, Requeil, Mansigné, Pontvallain	Mayet.
Mamers	Saint-Rémy-des-Monts, Saint-Pierre-des-Ormes, Champaissant, Nogent-le-Bernard, Saint-Georges-du-Rosay, Dehault, la Chappelle-du-Bois.	La Ferté-Bernard.

. . . .

Le reste *comme au type* (*).

(N° 242)

[4 mai 1895]

Loi ayant pour objet de modifier, aux abords de Saint-Quentin, le tracé du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin au Catelet.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 5 mai 1895.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est autorisée la modification du tracé du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin au Catelet, conformément à la convention passée entre le département de l'Aisne et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis, le 29 avril 1893.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour raccorder ladite ligne, dont les trains doivent être prolongés jusqu'à la gare de la compagnie du Nord à Saint-Quentin, avec celle de Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin, à Rocourt.

Art. 3. — Une copie certifiée conforme de la convention additionnelle du 29 avril 1893 restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution de la ligne désignée ci-dessus ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à dater de l'approbation du projet de tracé définitif.

Art. 5. — Est approuvé l'avenant, en date du 8 janvier 1894, au traité, en date du 26 mai 1888, conclu entre la compagnie du Nord et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis, et approuvé par la loi du 29 juin 1889.

Les avances que la compagnie du chemin de fer du Nord s'engage à faire par ledit avenant ne pourront toutefois être réalisées qu'autant que le capital-actions de la compagnie du Cambrésis aura été augmenté des sommes nécessaires, en sus desdites avances, pour assurer le payement tant des travaux déjà exécutés que de ceux qu'exige encore l'achèvement du réseau concédé à cette dernière compagnie.

Art. 6. — Les résultats de l'avenant approuvé par l'article 5 seront, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de cet avenant restera annexée à la présente loi.

Art. 7. — L'enregistrement de l'avenant approuvé par l'article 5 ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par la Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

Entre les soussignés :

M. A. Laurenceau, préfet du département de l'Aisne, chevalier de la Légion d'honneur,

Agissant au nom et pour le compte du département, conformément aux délibérations du conseil général, en date des 30 avril 1889 et 12 avril 1893, et sous réserve de la loi à intervenir pour déclarer l'utilité publique,

D'une part;

Et M. François Georges, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de la société anonyme dite « compagnie des chemins de fer du Cambrésis », dont le siège social est à Cambrai, 21, rue de la Porte-Robert,

Agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été spécialement conférés par l'assemblée générale des actionnaires du 29 novembre 1889 et par la délibération du conseil d'administration, en date du 28 mars 1890,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, de Saint-Quentin au Catelet, dont la construction et l'exploitation ont été concédées à la compagnie des chemins de fer du Cambrésis par la convention passée, à la date du 20 juillet 1883, entre le préfet de l'Aisne et ladite compagnie et dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 28 juillet 1885, aura, par modification, entre Saint-Quentin et Omissy, du tracé de l'avant-projet primitif, son point de départ à Saint-Quentin près de la station de Rocourt, sur le chemin de fer d'intérêt local de Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin, au lieu de partir des abords du Petit-Étang-d'Isle.

De la gare de Rocourt, la ligne se dirigera vers Omissy, en contournant la ville de Saint-Quentin par l'ouest et en desservant le faubourg Saint-Jean de cette ville par une gare avec service de marchandises et par des arrêts à établir aux points qui seront déterminés conformément aux dispositions de l'article 9 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Saint-Quentin au Catelet.

Le service des trains sera prolongé jusqu'à la gare de la compagnie du Nord, à Saint-Quentin, au moyen d'une voie supplémentaire établie conformément à l'accord intervenu entre la compagnie des chemins de fer du Cambrésis, la compagnie du chemin de fer de Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin et la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 2. — La modification indiquée à l'article précédent ne donnera lieu, malgré l'augmentation qu'elle occasionnera dans la longueur de la ligne par rapport aux prévisions primitives, à aucune augmentation des charges imposées par l'article 3 de la convention précitée, du 20 juillet 1883, au département dont la subvention, accordée à titre d'avance et fixée à 5.000 francs par kilomètre, ne pourra pas dépasser la somme totale de 131.400 francs prévue par ladite convention.

Art. 3. — De même, malgré l'augmentation de la longueur de la ligne, le capital de premier établissement, pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, est maintenu au maximum de 2.217.206 francs, tel qu'il a été stipulé à la convention précitée et fixé par la loi du 28 juillet 1885.

Art. 4. — Toutes les clauses et conditions de la convention du 20 juillet 1883, qui ne sont pas modifiées par ce qui précède, et celles au cahier des charges de la concession et qui seront applicables à la ligne avec son nouveau point de départ, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 5. — La présente convention sera de plein droit annulée dans le cas où le changement du point de départ de la ligne à Saint-Quentin n'aurait pas été déclarée d'utilité publique dans le délai de deux ans.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent seront supportés par les concessionnaires.

Fait double, à Laon, en l'hôtel de la préfecture, le 29 avril 1893.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 26 MAI 1888.

Entre :

La compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par : MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean Laurens de Waru, Joseph-Henri Hottinguer,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie, et sous réserve de l'approbation du présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer du Cambrésis, dont le siège est à Cambrai, 21, rue Porte-Robert, représentée par M. François Georges, président du conseil d'administration de ladite compagnie,

Agissant en cette qualité, et comme spécialement autorisé par délibération du conseil d'administration, en date du 5 janvier 1894, à réaliser le présent traité, et sous réserve de son approbation par l'assemblée générale des actionnaires,

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

I. — Par un traité en date du 26 mai 1888, approuvé par une loi du 29 juin 1889, la compagnie du chemin de fer du Nord s'est engagée à faire à la compagnie du chemin de fer du Cambrésis l'avance d'un capital représentant la totalité des subventions que cette dernière compagnie avait à recevoir des départements du Nord et de l'Aisne, de communes et de particuliers, pour l'exécution du chemin de fer de Denain au Catelet et à Saint-Quentin, et la compagnie du chemin de fer du Cambrésis a cédé et transporté lesdites subventions à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Par le même traité, sous différentes conditions qui y sont énumérées, et en vue de dispenser la compagnie des chemins de fer du Cambrésis de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du chemin du fer du Nord a consenti à faire l'avance à cette société des sommes dont elle pourrait avoir besoin pour construire les lignes en question, mais seulement jusqu'à concurrence d'une somme de 35.000 francs par kilomètre.

A la garantie de cette dernière avance, la société du chemin de fer du Cambrésis a cédé et transporté à la compagnie du chemin de fer du Nord le montant des sommes que ladite société aurait à recevoir de l'État à titre de subvention, garantie d'intérêts, ou pour toute autre cause, notamment en vertu des lois déclaratives d'utilité publique des 26 septembre 1882 et 28 juillet 1885, et ses droits, jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses d'exploitation des lignes concédées, tel que cet excédent serait dû à la société du chemin de fer du Cambrésis par la compagnie exploitante.

II. — Par addition au traité passé, le 20 juillet 1883, entre le département de l'Aisne et la société du chemin de fer du Cambrésis pour la concession de la ligne de Saint-Quentin au Catelet, il est intervenu, le 29 avril 1893, entre les mêmes parties, une convention portant modification du tracé de la ligne entre Saint-Quentin et Omissy; il a été convenu que la ligne aurait son point de départ à Saint-Quentin, près la station de Rocourt, sur le chemin de fer d'intérêt local de Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin, au lieu de partir des abords du Petit-Étang-d'Isle; que la ligne se dirigerait de Rocourt vers Omissy en contournant la ville de Saint-Quentin par l'ouest et en desservant le faubourg Saint-Jean de cette ville par une gare avec service de marchandises et différents points d'arrêt, et que le service des trains serait prolongé jusqu'à la gare de la compagnie du Nord par une voie supplémentaire à établir conformément à l'accord intervenu entre les trois compagnies.

Cette modification, subordonnée d'ailleurs à sa déclaration d'utilité publique dans un délai de deux années, ne doit donner lieu, malgré le supplément de longueur de la ligne qu'elle occasionnera, à aucune augmentation des charges imposées au département par la convention du 20 juillet 1883.

Mais, par une délibération du conseil municipal en date du 10 novembre 1893, approuvée par M. le préfet de l'Aisne le 30 novembre 1893, laquelle délibération confirme des délibérations des 6 avril 1878 et 3 juin 1881, la ville de Saint-Quentin s'est engagée à accorder à la compagnie du chemin de fer du Cambrésis une subvention de 75.000 francs payable après l'achèvement définitif des travaux et la mise en service de la ligne entière.

III. — Par suite de la modification du tracé et en tenant compte, d'une part, du démontage d'une partie de voie en impasse déjà construite d'après l'ancien tracé et qui va devenir disponible, et, d'autre part, de ce que le nouveau tracé doit emprunter, sur un certain parcours, la plate-forme et la voie de la ligne de Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin, la partie de ligne à construire supplémentairement est évaluée, d'un commun accord, à 8 kilomètres.

IV. — Dans cette situation, la compagnie des chemins de fer du Cambrésis ayant demandé à la compagnie du chemin de fer du Nord de lui faciliter l'achè-

vement de la ligne dont il s'agit, les parties ont arrêté ce qui suit, à titre d'avenant aux conventions précédentes :

Art. 1er. — Comme stipulation additionnelle au traité du 26 mai 1888, et sous les mêmes conditions, la compagnie du chemin de fer du Nord consent à faire à la société des chemins de fer du Cambrésis l'avance des sommes dont elle pourra avoir besoin pour l'exécution du raccordement dont il est question ci-dessus, mais seulement jusqu'à concurrence d'un capital maximum de 240.000 francs.

Art. 2. — A la garantie de cette avance, la société des chemins de fer du Cambrésis cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, ce qui est accepté par : MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean Laurens de Waru et Joseph-Henri Hottinguer, ès qualité :

1° Le montant, en principal et intérêts, des sommes que ladite société aura à recevoir de la ville de Saint-Quentin, et éventuellement de l'État, à titre de subvention, garantie d'intérêts, ou pour toute autre cause, en vertu, d'une part, de la délibération susénoncée du conseil municipal de Saint-Quentin, et, d'autre part, des lois déclaratives d'utilité publique des 26 septembre 1882 et 28 juillet 1885, et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir pour la modification du tracé ;

2° Ses droits, jusqu'à concurrence des avances de la compagnie du Nord, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses d'exploitation des lignes concédées, comme il est expliqué ci-dessus, à ladite société par les départements du Nord et de l'Aisne, tel que cet excédent sera dû à la société du Cambrésis par la compagnie qui exploitera.

Art. 3. — La société du Cambrésis met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État, la ville de Saint-Quentin et la compagnie exploitante, et elle a présentement remis à la compagnie du Nord une ampliation de la convention additionnelle passée avec le département de l'Aisne, le 29 avril 1893, et de la délibération du conseil municipal de Saint-Quentin, du 10 novembre 1893.

Art. 4. — Toutes les autres conditions et stipulations du traité du 26 mai 1888 entre les deux compagnies seront applicables aux présentes conventions, qui ne deviendront définitives qu'à la condition que la société du chemin de fer du Cambrésis obtienne l'ensemble des subventions ci-dessus prévues, et qu'après que ces conventions auront été approuvées par décision de l'assemblée générale des deux compagnies et par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait double, à Paris, le 8 janvier 1894.

. . .

. . .

DÉCRETS

(N° 243)

[16 avril 1895]

Décret autorisant l'exécution de travaux complémentaires d'amélioration du port d'Arzew (Algérie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée l'exécution des travaux complémentaires d'amélioration du port d'Arzew, département d'Oran (Algérie), conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé, en date des 8-31 octobre 1892, et aux avis ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville d'Arzew de contribuer pour une somme de 170.000 francs à la dépense des travaux dont il s'agit.

Le surplus de cette dépense, évalué à 250.000 francs, sera prélevé sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports en Algérie.

(N° 244)

[16 avril 1895]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer et

pour la construction d'une nouvelle écluse maritime à Ouistreham.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires :

1° Pour l'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer;

2° Pour la construction d'une seconde écluse à Ouistreham, au débouché du canal de Caen à la mer; le tout conformément aux dispositions générales des avant-projets ci-dessus visés, dont la dépense est évaluée à 3.200.000 francs, et des avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits par la chambre de commerce de Caen, le département du Calvados et la ville de Caen, ainsi qu'il résulte respectivement des délibérations ci-dessus visées, des 16 juin 1893, 12 avril 1893 et 24 mai 1893, de contribuer à la dépense par des subventions respectivement fixées à 1.700.000 francs, 250.000 francs et 250.000 francs.

Le montant de ces subsides sera versé au Trésor, par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 245)

[25 avril 1895]

Décret modifiant, en ce qui concerne les dimensions du matériel roulant, le paragraphe 2 de l'article 4 du cahier des charges

annexé au décret du 25 juillet 1893, relatif à l'établissement d'une ligne de tramway de Graulhet à Laboutarié (Tarn).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le paragraphe 2 de l'article 4 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 25 juillet 1893, est modifié de la manière suivante :

« La largeur des locomotives ne dépassera pas 1m,95; celle des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 1m,80, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,03. La hauteur du matériel roulant, sauf en ce qui concerne les saillies accessoires, telles que cheminée des locomotives, toiture de l'abri des mécaniciens, etc., sera, au plus, de 2m,60 au-dessus des rails. La hauteur du chargement dans les wagons à marchandises ne pourra pas dépasser 2m,40 au-dessus des rails. »

(N° 246)

[4 mai 1895]

Décret portant transformation des jetées à l'embouchure de l'Adour et autorisant l'acquisition d'un matériel de dragage.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé :

1° A la transformation des jetées situées de part et d'autre de l'embouchure de l'Adour;

2° A l'acquisition d'un matériel permettant d'effectuer des dragages intensifs sur la barre de l'Adour, le tout conformément aux dispositions générales des avant-projets et programme ci-dessus visés, dont la dépense est évaluée à 2 millions de francs, et des avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Bayonne, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées des 3 janvier et 18 juillet 1894, de contribuer à la dépense par une subvention fixée à 1.500.000 francs.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 247)

[10 mai 1895]

Décret relatif à la modification des décrets de concession des 19 octobre 1892 et 28 janvier 1893 concernant les lignes de tramways des Quatre-Chemins à Voiron et de Voiron à Saint-Béron.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est modifié conformément au plan d'ensemble susvisé, entre le hameau du Picheras, point kilométrique 8.200) et la gare Paris-Lyon-Méditerranée, à Voiron, le tracé de la ligne de tramway des Quatre-Chemins à Voiron, déclarée d'utilité publique par le décret du 19 octobre 1892.

Art. 2. — Le tronçon de la ligne de tramway de Voiron à Saint-Béron compris entre le cours Sénozan et la gare Paris-Lyon-Méditerranée, à Voiron, sera retranché de ladite ligne de tramway déclarée d'utilité publique par le décret susvisé du 28 janvier 1893; par suite, l'origine de la ligne sera fixée à Voiron (gare Paris-Lyon-Méditerranée.)

L'article 2 du cahier des charges annexé audit décret est modifié en conséquence.

Art. 3. — Sont approuvés les traités susvisés, en date du 14 mars 1895, intervenus entre le préfet de l'Isère et, d'une part, la Société des chemins de fer économiques du Nord; d'autre part, la Société anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron, pour la modification du traité de rétrocession annexé au décret du 19 octobre 1892, ainsi que de la convention de concession annexée au décret du 28 janvier 1893.

Art. 4. — L'article 4 du décret du 19 octobre 1892 est modifié comme il suit :

« Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à 6 5000 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser un total de 799.500 francs, y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels sont fixés à forfait à 6 p. 100 des dépenses réelles d'établissement.

« Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de 1.300 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser 15.990 francs.

Art. 5. — Les traités et le plan susvisés, des 14 mars 1895 et 14 août 1894, resteront annexés au présent décret.

DEPARTEMENT DE L'ISÈRE.

Tramways à traction mécanique pour le transport des voyageurs et marchandises,

---

LIGNE DES QUATRE-CHEMINS A VOIRON (GARE P.-L.-M.)

TRAITÉ.

L'an 1895, le 14 mars,

Vu le décret du 19 octobre 1892, déclarant d'utilité publique la ligne des Quatre-Chemins à Voiron, et approuvant le traité de rétrocession, en date du 21 juillet 1892, de cette ligne à la société des chemins de fer économiques du Nord;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle a été soumise une modification de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron, entre le Picheras et Voiron;

Vu la délibération, en date du 30 novembre 1893, de la commission départementale statuant sur les résultats de cette enquête;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle a été soumis le raccordement entre la gare du Moulinet et la gare Paris-Lyon-Méditerranée à Voiron;

Vu la délibération de la commission départementale, en date du 28 avril 1894, statuant sur les résultats de cette enquête;

Vu la délibération du conseil général, en date du 4 avril 1894;

Entre les soussignés :

M. E. Roger, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'Instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la délibération, en date du 28 juillet 1894, de la commission départementale déléguée à cet effet par le conseil général,

D'une part;

Et la société des chemins de fer économiques du Nord, rétrocessionnaire de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron, en vertu du décret du 19 octobre 1892, ladite société étant représentée par M. E. Caze, président de son conseil d'administration, et M. E. Empain, son administrateur délégué, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 6 juillet 1894,

D'autre part;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le tracé de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron sera modifié entre Picheras (point kilométrique, 8kil,200) et Voiron (gare Paris-Lyon-Méditerranée); il passera près le hameau du Bérard, empruntera la rue Paul-Bert, la rue Victor-Hugo et la rue du Colombier, traversera les terrains dits *du Moulinet*, empruntera la route nationale n° 92 jusqu'à l'extrémité sud de la promenade du Mail, traversera cette promenade, empruntera la rue de la Morge, franchira la Morge en face de la rue des Prairies et viendra aboutir dans la gare locale à marchandises de la société du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron, au pied de l'abri à voyageurs Paris-Lyon-Méditerranée, où sera le point terminus de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron.

Art. 2. — Il sera établi une halte pour voyageurs et bagages dans la rue Paul-Bert et une station ouverte au service des voyageurs et des marchandises dans les terrains en bordure sur la rue du Moulinet.

Art. 3. — Les longueurs applicables à la perception des tarifs seront comptées, pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises de toute destination et de toute provenance, jusqu'à l'axe de la gare locale du tramway de Voiron à Saint-Béron, située au pied de l'abri à voyageurs de la gare Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 4. — La longueur servant de base au calcul de la garantie d'intérêt, tant pour l'application du maximum du capital kilométrique de premier établissement, fixé à 65.000 francs par l'article 3 du traité du 21 juillet 1892, que pour l'application du maximum de la subvention kilométrique, fixée à 2.600 francs par l'article susvisé, sera déterminée par un chaînage contradictoire entre :

D'une part, l'axe de la station des Quatre-Chemins,

Et, d'autre part, l'axe de la gare locale à marchandises du tramway de Voiron à Saint-Béron, située au pied de l'abri à voyageurs de la gare Paris-Lyon-Méditerranée. Cette longueur ne pourra en aucun cas dépasser 12km,300, et, par suite, la subvention totale à payer pour la ligne entière par le département, tant à l'aide de ses ressources propres qu'à l'aide des subventions

des communes, des particuliers et de l'État, sera limitée à 31.980 francs.

Art. 5. — Les clauses du traité de rétrocession sont maintenues en tout ce qui n'est pas contraire aux stipulations du présent traité.

Art. 6. — La société des chemins de fer économiques du Nord s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition auxquels pourra donner lieu le présent traité.

LIGNE DE VOIRON (COURS SÉNOZAN) A LA LIMITE DU DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE.

L'an 1895, et le 14 mars,

Vu le décret du 28 janvier 1893, déclarant d'utilité publique la ligne de tramway de Voiron (cours Sénozan) à la limite du département de la Savoie et à Saint-Béron;

Vu la convention, en date du 23 octobre 1892, annexée au décret précité;

Vu le décret du 16 janvier 1894, approuvant la substitution de la société du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron à M. Bernard, comme concessionnaire du tramway de Voiron à Saint-Béron;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle a été soumis le dossier du raccordement entre la gare de la ligne des Quatre-Chemins à Voiron, située en bordure sur la route du Moulinet, et la gare Paris-Lyon-Méditerranée de Voiron;

Vu la délibération de la commission départementale, du 28 avril 1894, statuant sur les résultats de cette enquête;

Vu la délibération du conseil général, en date du 4 avril 1894.

Entre les soussignés :

M. E. Roger, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'Instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la délibération de la commission départementale, en date du 28 juillet 1894, à qui les pouvoirs nécessaires avaient été délégués à cet effet par le conseil général, dans sa séance du 4 avril 1894,

D'une part;

Et M. Merceron-Vicat, président du conseil d'administration de la société anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration de cette société, en date du 25 juin 1894,

D'autre part;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le tronçon de la ligne de Voiron à la limite du département de la Savoie et à Saint-Béron, compris entre le cours Sénozan et la gare Paris-Lyon-Méditerranée à Voiron, sera retranché de la concession accordée à M. Bernard par la convention du 23 octobre 1892, approuvée par décret du 28 janvier 1893, et postérieurement à la société du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron, par décret du 19 janvier 1894. En conséquence, l'origine du tramway de Voiron à Saint-Béron sera fixée en un point touchant à la gare Paris-Lyon-Méditerranée de Voiron, du côté sud de cette gare et au niveau des voies de la ligne de Lyon à Grenoble. En ce point, sera établie la gare

des voyageurs de Voiron, et la gare des marchandises en transbordement avec le réseau Paris-Lyon-Méditerranée lui fera immédiatement suite. Quant à la gare locale des marchandises de Voiron, elle sera emplacée dans les terrains Vicat et Ce, au pied de l'abri à voyageurs de la gare Paris-Lyon-Méditerranée et elle sera reliée à la voie principale par une voie de raccordement aboutissant au passage à niveau dit *du Faugeat*.

Art. 2. — Les longueurs applicables à la perception des tarifs, tant pour les voyageurs que pour les marchandises même locales, auront leur origine à l'axe de la gare des voyageurs de Voiron : les voies de la gare locale marchandises et la voie qui y conduit seront considérées comme faisant partie de la gare de Voiron, et les parcours effectués sur des voies n'entreront pas en compte dans la perception des tarifs.

Art. 3. — La longueur de la ligne principale entrant dans le calcul de la garantie d'intérêt, tant pour la détermination de la dépense de construction kilométrique que pour l'établissement des frais d'exploitation et des recettes brutes kilométriques, sera déterminée par un chaînage contradictoire entre :

D'une part, l'axe de la gare à voyageurs de Voiron, telle qu'elle est définie à l'article 1er,

Et, d'autre part, l'axe du pont sur le Guiers, entre Entre-deux-Guiers et les Échelles.

Le maximum de cette longueur restera fixé, en y comprenant la longueur de l'embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie, au chiffre de 24km,500 figurant à l'article 5 de la convention du 23 octobre 1892.

Art. 4. — Les clauses de la convention du 23 octobre 1892 et du cahier des charges annexé à cette convention sont maintenues en tout ce qui n'est pas contraire aux stipulations du présent traité.

Art. 5. — La société du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition auxquels pourra donner lieu le présent traité.

(N° 248)

[16 mai 1895]

Décret modifiant les dispositions réglementaires de divers décrets et cahiers des charges qui règlent le service d'outillage public administré par la chambre de commerce de Marseille (cahier des charges y annexé).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le cahier des charges annexé au présent décret est substitué aux dispositions réglementaires des décrets susvisés des 27 janvier 1866, 7 juillet 1881, 1er juin 1882, 6 juillet 1883, 18 novembre 1885 et 19 août 1891 et des cahiers des charges y annexés.

Art. 2. — Il n'est rien changé au mode d'établissement et de présentation des comptes et budgets relatifs au service d'outillage public administré par la chambre de commerce de Marseille.

PORT DE MARSEILLE.

Outillage concédé à la chambre de commerce.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Marseille est autorisée à établir et à administrer dans le port de cette ville, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des bigues et treuils à bras, hydrauliques ou à vapeur pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais; des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils et des hangars est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les ouvrages que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir soit sur les quais, soit sur les dépendances du domaine public, sont les suivants :

1° *Outillage.*

(*a*) Sur les quais du Port-Vieux ;

1 grue à bras de la force de 4 tonnes sur le quai de Rive-Neuve, près de la rue Fortia ;

1 grue à bras de 8 tonnes sur la place aux Huiles ;

1 grue à bras de 25 tonnes sur le quai est du bassin de carénage ;

(*b*) Sur le quai de rive et sur les quais des môles et traverses du bassin de la gare maritime et du bassin national :

1° 60 grues hydrauliques mobiles sur rails ;

2° 3 treuils hydrauliques mobiles ;

3° 1 bigue hydraulique d'une puissance de 120 tonnes susceptible d'être employée à volonté avec une puissance réduite soit au cinquième, soit aux trois cinquièmes environ de la puissance maxima ;

4° Les voies ferrées et les cabestans nécessaires pour le déplacement des grues et des treuils ;

5° Les machines, chaudières, les conduites de distribution d'eau, les accumulateurs et appareils accessoires, les magasins, ateliers et bureaux nécessaires pour le service de l'outillage.

2° *Hangars.*

(*a*) Sur le quai de rive du bassin de la gare maritime ;

(*b*) Sur le quai de rive du bassin national entre la traverse de l'abattoir et la passe du bassin des instruments de radoub ;

(*c*) Sur les quais des môles A et C ;

(*d*) Sur les quais nord et sud de la traverse de l'abattoir, tronçon est.

Ces hangars ne comprendront qu'un rez-de-chaussée sans étage.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 249)

[18 mai 1895]

Décret reportant au 28 *janvier* 1896 *le délai fixé par le décret du* 28 *janvier* 1893 *pour les expropriations nécessaires à l'établissement des tramways de Voiron à Saint-Béron.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est reporté au 28 janvier 1896 le délai fixé par

(*) Voir le type, *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 22 mai 1895.

l'article 1[er] du décret ci-dessus visé, du 28 janvier 1893, pour les expropriations nécessaires à l'établissement de la ligne de tramway de Voiron à Saint-Béron, avec embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 250)

[20 mai 1895]

Décret autorisant la Chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer dans le port de Honfleur un outillage public.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes;

Vu le décret du 3 septembre 1851 portant règlement d'administration publique sur l'organisation des Chambres de commerce;

Vu l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande;

Vu les décrets des 28 août 1888 et 27 janvier 1893 autorisant la Chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer, dans le port de Honfleur, un outillage public;

Vu le décret du 5 septembre 1888 qui autorise, à cet effet, ladite Chambre à emprunter une somme de 300.000 francs pour faire face aux dépenses de premier établissement et à percevoir, pour garantir cet emprunt, un droit de tonnage au port de cette ville;

Vu les demandes en date du 26 juin 1893 et des 11 et 22 janvier 1894, par lesquelles la Chambre de commerce de Honfleur sollicite l'autorisation de contracter un emprunt de 305.856 fr., pour le produit en être affecté, tant à des dépenses complémentaires d'outillage évaluées à 70.000 francs, qu'au remboursement du solde restant dû, soit 235.856 francs, sur l'emprunt de 300.000 francs autorisé par le décret précité du 15 septembre 1888;

Vu les lettres complémentaires de la Chambre de commerce de Honfleur en date des 24 avril et 17 décembre 1894;

Vu les dépêches du ministre des travaux publics, en date des

10 avril et 10 décembre 1894; 10 janvier, 5 février et 16 mars 1895;

Vu la dépêche du ministre des finances, en date du 15 février 1895;

Vu l'enquête d'utilité publique à laquelle a été soumis le projet, notamment le procès-verbal de l'enquête, en date du 1er septembre 1894;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de commerce de Honfleur est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excèdera pas 4 p. 100, une somme de 305.856 francs destinée à lui permettre :

1° De rembourser la somme de 235.856 francs restant due sur l'emprunt qu'elle a été autorisé à contracter par le décret du 15 septembre 1888;

2° D'affecter une somme de 70.000 francs à l'acquisition d'un outillage complémentaire destiné au port de cette ville.

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu, en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, de la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera dans une période maxima de 30 ans.

Art. 2. — Le droit maximum de tonnage de 0f,15 par tonneau de jauge, dont la perception a été autorisée dans le port de Honfleur par le décret sus-visé du 15 septembre 1888, continuera à être perçu au profit de la Chambre de commerce de Honfleur, dans les conditions fixées par ce décret, pendant tout le temps nécessaire pour permettre à ladite Chambre de satisfaire aux obligations qu'elle contracte en vertu des articles précédents sans pouvoir, toutefois, excéder le délai de 30 années prévu à l'article 1er.

Art. 3. — Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, le ministre des travaux publics et le ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel.*

(N° 251)

[20 mai 1895]

Décret autorisant la Chambre de commerce de Caen à emprunter 1.700.000 francs et à établir au port de Caen-Ouistreham des péages maxima.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes;

Vu le décret du 3 septembre 1851 portant règlement d'administration publique sur l'organisation des Chambres de commerce;

Vu l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande;

Vu le décret du 16 avril 1895, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, qui a déclaré d'utilité publique les travaux destinés à l'amélioration du port de Caen;

Vu la délibération de la Chambre de commerce de Caen, en date du 16 juin 1893;

Vu les dépêches du ministre des travaux publics, en date des 16 novembre 1893, 23 janvier 1895 et 16 mars 1895;

Vu la dépêche du ministre des finances en date du 17 avril 1895;

Vu l'enquête d'utilité publique à laquelle a été soumis le projet, et, notamment l'avis de la Commission d'enquête en date du 2 avril 1894;

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de commerce de Caen est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 4f,20 p. 100, une somme de 1.700.000 francs, en vue de subvenir, pour partie à la dépense des travaux d'amélioration des accès du port de Caen dans les conditions déterminées par le décret sus-visé du 16 avril 1895.

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu, en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de

la Caisse des Dépôts et Consignations, de la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera en 30 ans au plus.

Art. 2. — A partir de la publication du présent décret, il sera établi au port de Caen-Ouistreham les péages maxima ci-après sur tous les navires français ou étrangers entrés à Ouistreham, soit qu'ils s'y arrêtent, soit qu'ils remontent à Caen par le canal ou par l'Orne.

NUMÉROS d'ordre des tarifs	DÉSIGNATION DU TARIF ET CONDITIONS D'APPLICATION	SOMME à payer
	I. Péages ayant pour base le tonnage de jauge légale des navires.	
1	Navire entrant chargé et sortant sur lest; ou inversement dont le voyage a pour origine un port situé dans les limites du long cours, par tonneau de jauge légale.	0f,25
2	Navire entrant chargé et sortant sur lest, ou inversement, dont le voyage a pour origine un port situé dans les limites du cabotage international, par tonneau de jauge légale. .	0f,15
3	Surtaxe applicable à tout navire entrant chargé, quels que soient la destination du navire, le poids des marchandises embarquées ou débarquées et le nombre des voyageurs, par tonneau de jauge légale.	0f,05
	II. Péages ayant pour base le poids des marchandises embarquées ou débarquées.	
4	Marchandises en provenance ou à destination d'un port situé dans les limites du long cours, par tonne de 1.000 kilog. .	0f,30
5	Marchandises en provenance ou à destination d'un port situé dans les limites du cabotage international, par tonne de 1.000 kilogrammes	0f,20
6	Marchandises en provenance ou à destination d'un port français ou d'Algérie, par tonne de 1.000 kilogrammes . .	0f,10
	III. Péages ayant pour base le nombre des voyageurs embarqués et débarqués.	
7	Passagers à destination ou en provenance d'un port étranger ou d'un port des Colonies autres que l'Algérie, par personne.	0f,30
8	Passagers à destination ou en provenance d'un port français ou d'Algérie, par personne	0f,15

Sont exempts des péages 1, 2 et 3, les navires appartenant à l'État ou employés à son service, les navires faisant, tant à l'arrivée qu'au départ, des opérations de cabotage entre ports français, les navires affectés au pilotage, les navires ou bateaux naviguant au bornage et faisant la pêche côtière, les navires en

relâche forcée, et, en général, tous ceux qui n'auront fait aucune opération de commerce.

Sont exempts des péages 4, 5, 6, 7 et 8, l'embarquement et le débarquement des marchandises et objets quelconques appartenant à l'État ou destinés à son service en vertu de marchés réguliers, ainsi que les passagers voyageant pour le service et aux frais de l'État.

Art. 3. — La perception des divers péages établis par l'article précédent est concédée à la Chambre de commerce de Caen pour le produit en être exclusivement affecté au payement des annuités (intérêts et amortissement) de l'emprunt de 1.700.000 francs qu'elle est autorisée à contracter par l'article 1er du présent décret.

Cette perception cessera immédiatement après que le produit des péages aura atteint, en capital et intérêts, la somme nécessaire au complet remboursement de l'emprunt.

Dans les trois premiers mois de chaque année, la Chambre de commerce de Caen adressera au ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, ainsi qu'au ministre des finances, un compte rendu des recettes et frais de perception de l'année précédente, ainsi qu'un état de la situation, au point de vue de l'amortissement de l'emprunt.

Art. 4. — Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, le ministre des travaux publics et le ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 252)

[24 mai 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de Seine-et-Oise d'une ligne de tramway entre Saint-Germain-en-Laye et Poissy.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages, des messageries, des petits colis et éventuellement des marchandises entre Saint-Germain-en-Laye et Poissy.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 9 mai 1895, entre le préfet de Seine-et-Oise, agissant au nom du département, et MM. Edmond Coignet, Léon Francq et Paul Grosselin, pour la rétrocession du tramway susmentionné conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1895 et le 9 mai,

Entre M. Gentil, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département de Seine-et-Oise, agissant au nom du département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways ;

3° De la délibération du conseil général, en date du 7 avril 1894, qui a demandé à l'État la concession du tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy, avec droit de rétrocession ;

4° De la délibération du conseil général, en date du 25 août 1894, autorisant M. le préfet de Seine-et-Oise à passer une convention avec MM. Coignet, Francq et Grosselin,

D'une part,

Et MM. Edmond Coignet, ingénieur civil, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, 3, rue des Mathurins,

Léon Francq, ingénieur civil, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, 92, avenue d'Iéna,

Paul Grosselin, ingénieur civil, demeurant à Paris, 96, rue du Faubourg-Poissonnière,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Seine-et-Oise demande à l'État la concession d'un tramway à traction mécanique, de Saint-Germain-en-Laye à Poissy. Il s'engage à rétrocéder à MM. Coignet, Francq et Grosselin, qui l'acceptent, la construction et l'exploitation dudit tramway pour le transport des voyageurs, bagages et messageries, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention. La durée de la rétrocession commencera à courir à la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 31 décembre 1970.

Cette voie sera construite à voie de 1m,44 entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — De leur côté, MM. Coignet, Francq et Grosselin s'engagent conjointement et solidairement à construire et à exploiter la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges mentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 1, 3, 4, 11, 23, 27, 34 et 37 et les compléments ajoutés à l'article 23 et l'addition de l'article 15 *bis*.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 4. — Dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires, et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, savoir :

Le préfet du département de Seine-et-Oise, à la préfecture de Versailles;

M. Edmond Coignet, à Poissy;

M. Léon Francq, à Poissy;

M. Paul Grosselin, à Poissy.

Fait double, à Versailles, les an, jour et mois susdits.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages, des messageries,

des petits colis et éventuellement des marchandises sur la demande que fera ultérieurement le concessionnaire. Celui-ci pourra être dispensé par un arrêté du ministre des travaux publics du transport de certaines marchandises.

La traction aura lieu par des moteurs mécaniques qui seront agréés par le ministre des travaux publics et, à la volonté du concessionnaire, par des moteurs à vapeur sans foyer ou à foyer sans fumée.

Le ministre des travaux publics aura la faculté d'exiger pour cette ligne une double voie quand la recette brute aura atteint 40.000 francs par kilomètre.

Art. 2. — Cette ligne partira de la rue de la République, à Saint-Germain, à l'angle de la rue des Bûcherons, et empruntera les voies publiques ci-après désignées : rue de la République, route nationale n° 13, depuis le point kilométrique 23km,720 dans Saint-Germain jusqu'au point kilométrique 28km,712 dans Poissy (angle de la rue Jacob-Courand).

Le reste *comme au type* (*).

(N° 253)

[1er juin 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway du Vigean au bourg d'Eysines.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des messageries entre le village du Vigean et le bourg d'Eysines.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 29 mai 1895.

et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 16 septembre 1893, qui sera applicable à l'ensemble de la ligne de Bordeaux-Bouscat au Vigean et à Eysines.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 2 mai 1895, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la compagnie du tramway de Borderux-Bouscat au Vigean pour la concession du tramway susmentionné.

Ladite convention, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, officier de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 12 avril et 29 août 1894, et de la commission départementale déléguée à cet effet, en date du 22 novembre 1894,

D'une part ;

Et M. Aubian, président de la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, dont le siège social est à Bordeaux, allées de Chartres, 5 *bis*, et agissant au nom de cette dernière,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Gironde concède à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, qui l'accepte, une ligne de tramway à voie de 1 mètre de largeur, pour le service des voyageurs et éventuellement des messageries entre le village de Vigean et le bourg d'Eysines.

Cette ligne (prolongement de la ligne actuelle de Bordeaux au Vigean) sera à voie unique. Elle partira du point terminus actuel de la ligne de Bordeaux au Vigean et empruntera l'assiette du chemin de grande communication n° 114 et du chemin vicinal ordinaire n° 1 de la commune d'Eysines.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains, seront faits par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire s'engage à exploiter le tramway

du Vigean à Eysines à ses frais, risques et périls, pendant la durée de la concession, sans aucune subvention du département ou de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges de la concession du tramway de Bordeaux au Vigean, annexé au décret déclaratif d'utilité publique, en date du 16 septembre 1893, charges, clauses et conditions à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare se soumettre, et prendra fin en même temps que celle du tramway de Bordeaux au Vigean.

Art. 5. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par la présente convention, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes les obligations du cahier des charges, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, le tarif ci-après :

De Vigean à Eysines, et *vice versa*, pour chaque voyageur, 10 centimes.

Art. 6. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Fait à Bordeaux, le 2 mai 1895.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 254)

[21 décembre 1894]

Contributions directes et taxes assimilées. — Communes. — (Chemins vicinaux; Prestations en nature; Subventions spéciales). — (Sieur Didelin.)

— Subventions spéciales. — Expertise. — Transaction. — Qualité pour la faire. — L'expert désigné par une des parties pour la représenter aux opérations de l'expertise, n'a pas qualité pour accepter au nom de celle-ci un règlement amiable proposé pour la subvention.

— Appréciation de la subvention sans recours à une nouvelle expertise eu égard à l'impossibilité de la faire utilement.

. . . .

CONSIDÉRANT que, par arrêté du 27 octobre 1891, le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais a prescrit qu'il serait procédé à une expertise à l'effet d'évaluer la subvention spéciale due par le sieur Didelin, à raison des dégradations extraordinaires causées en 1890, par ses transports, au chemin vicinal ordinaire n° 5 de la commune d'Amplier; que si, au cours de ladite expertise, le sieur Ségard, expert désigné par le sieur Didelin, a déclaré accepter au nom de ce dernier le règlement à l'amiable qui lui était proposé pour la subvention due par le requérant, le mandat qu'il avait reçu du sieur Didelin ne l'autorisait pas à accepter ce règlement à l'amiable; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a homologué purement et simplement l'accord intervenu entre le sieur Ségard et le représentant de la commune d'Amplier;

Mais, considérant qu'eu égard au temps qui s'est écoulé depuis l'époque où les dégradations reprochées au sieur Didelin ont été commises il ne serait pas possible de procéder utilement aujourd'hui à une nouvelle expertise; qu'il résulte des divers documents

versés au dossier qu'il sera fait une exacte appréciation tant de l'étendue des dégradations extraordinaires causées par les transports du sieur Didelin que de la somme nécessaire pour réparer ces dégradations en fixant à 562 francs la subvention spéciale due par lui; que, d'autre part, en raison des circonstances de l'affaire il y a lieu de faire supporter les deux tiers des frais d'expertise par le requérant... (Arrêté annulé. Subvention spéciale fixée à 562 francs. Deux tiers des frais d'expertise à la charge du sieur Didelin.)

(N° 255)

[21 décembre 1894]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Ministre des travaux publics contre sieur Cerveau et dame Palharey.)

Recours. Délai. — La simple transmission de l'arrêté du conseil de préfecture à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département effectuée par les soins du préfet, ne fait pas courir le délai du pourvoi à l'égard du ministre. — Le délai ne court qu'à dater de la notification de l'arrêté par une partie à l'autre.

Art. 49. — Intérêts du solde des trois mois après la réception définitive.

Sable. — Insuffisance de la carrière prévue, nécessité de recourir à une carrière plus éloignée des chantiers : indemnité allouée.

Ordre écrit. Sujétions ne provenant ni de l'insuffisance des carrières prévues, ni d'un ordre écrit; mais d'un acte volontaire de l'entrepreneur : pas d'indemnité.

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée au recours :*

Considérant que, aux termes de l'article 11 du décret du 22 juillet 1806, le délai du pourvoi ne court que du jour de la notification de l'arrêté attaqué; qu'ainsi le sieur Cerveau et la dame Palharey ne sont pas fondés à soutenir que ce délai a commencé à courir contre le ministre le 29 février 1888, date du jour où l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture a été

adressé par le préfet à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées; que, d'autre part, ils ne justifient pas qu'ils aient fait signifier ledit arrêté, ni qu'ils en aient reçu notification plus de trois mois avant l'enregistrement du recours du Ministre des travaux publics au Conseil d'État;

AU FOND :

1er chef. *En ce qui concerne l'indemnité pour extraction de sable :*

Considérant qu'il résulte des dispositions du marché et de l'ordre de service du 21 janvier 1880 que, d'après la commune intention des parties, le sable nécessaire aux travaux devait être extrait d'un banc déterminé situé dans le lit du gave d'Ossau, à proximité du Pont-Germe; qu'il résulte de l'instruction que l'insuffisance de ce banc de sable a obligé les entrepreneurs à pratiquer des extractions sur des points plus éloignés du même cours d'eau et à effectuer des transports qui n'étaient pas suffisamment rémunérés par les prix prévus au devis; que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation du supplément de prix qui leur est dû de ce chef en le fixant à 8.410f,33; que, d'autre part, les entrepreneurs ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé ce prix en tenant compte de la retenue de 1 p. 100 prévue par l'article 16 des clauses et conditions générales et du rabais de 19 p. 100 consenti par les entrepreneurs sur les prix du marché;

Sur les intérêts : . . . .

Sur les intérêts des intérêts :

... (Application de l'article 1154, Code civil);

2e chef. *En ce qui concerne l'indemnité pour maçonneries des moellons équarris :*

Considérant qu'aux termes de l'article 25 du devis de l'entreprise la maçonnerie de moellons équarris sera payée au même prix que la maçonnerie de moellons bruts; mais qu'il sera ajouté une plus-value pour l'exécution des parements vus, et que cette plus-value indemnisera l'entrepreneur de toutes les sujétions prescrites par le devis et comprendra la taille soignée des parements, lits et joints, le choix des moellons de hauteur d'assise uniforme et la façon des pans coupés pour lesquels il ne sera jamais compté de plus-value;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les maçonneries de moellons équarris ont été payées conformément aux dispositions précitées, qu'aucune sujétion imprévue n'a été imposée aux entrepreneurs pour la façon de ces moellons qui

pouvaient être extraits en quantité suffisante des carrières désignées au devis; que, si les entrepreneurs allèguent, il est vrai, qu'ils ont dû se procurer les moellons dont s'agit en débitant de gros blocs, ils n'ont pas fait constater l'insuffisance des carrières qui leur avaient été indiquées pour l'extraction des moellons et ne justifient d'aucun ordre de service leur prescrivant l'impôt du procédé dont ils ont usé; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué leur a alloué une indemnité à raison d'un mode d'extraction auquel ils n'ont eu recours que dans leur propre intérêt; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture leur a accordé une indemnité de ce chef et a condamné l'État à la totalité des frais d'expertise... (L'indemnité due par l'État au sieur Cerveau et à la dame veuve Palharey est réduite à la somme de 8.410f,33. Intérêts à partir du 9 février 1884. Les intérêts échus aux dates des 11 janvier 1890 et 2 février 1892 capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts. Le sieur Cerveau et la dame Palharey supporteront le tiers des frais d'expertise. L'arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire. Le recours incident du sieur Cerveau et de la dame Palharey est rejeté.)

(N° 256)

[21 décembre 1894]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Alignement. — Refus. — Recours. — (Sieur Thiébaud.)

L'arrêté par lequel le préfet refuse l'alignement à un propriétaire qui se prétend riverain d'un chemin de grande communication, n'est pas entaché d'excès de pouvoir s'il existe une contestation de la compétence de l'autorité judiciaire entre l'impétrant et la commune sur la propriété de la bande de terrain qui longe la voie publique.

. . . .

Considérant que, si l'alignement doit être délivré, sur sa demande, à tout riverain de la voie publique, il résulte de l'instruction que le requérant n'est pas en possession de toute la bande de terrain qui sépare son immeuble du chemin de grande communication n° 36 et dont la commune d'Autry se prétend propriétaire;

Considérant que le sieur Thiébaud conteste, il est vrai, cette prétention et soutient que le terrain dont s'agit est une dépendance de son habitation, mais qu'il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de statuer sur une semblable contestation; qu'ainsi le préfet a pu, sans excéder ses pouvoirs, lui refuser l'alignement par l'arrêté attaqué... (Rejet.)

(N° 257)

[28 décembre 1894]

Procédure. — Conseil de préfecture. — (Sieur Bureau.)

L'arrêté par lequel un conseil de préfecture statue sur une demande sans avoir communiqué les défenses au demandeur (dans l'espèce, les rapports des ingénieurs contraires à une demande d'indemnité pour dommages causés par des travaux publics), doit être annulé.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, contrairement aux dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la loi du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture de la Nièvre a statué sur la demande d'indemnité du sieur Bureau sans qu'il lui ait été donné communication des rapports des ingénieurs des ponts et chaussées contraires à sa réclamation; — que, dès lors, l'arrêté attaqué doit être annulé en la forme et qu'il y a lieu de renvoyer le sieur Bureau devant le conseil de préfecture de la Nièvre pour y être statué sur sa réclamation après instruction régulière... (Arrêté annulé. Le sieur Bureau est renvoyé devant le conseil de préfecture de la Nièvre pour y être statué sur sa réclamation après instruction régulière.)

(N° 258)

[28 décembre 1894]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Camus et Mélet.)

Le fait de poser sans autorisation des fils électriques destinés

au transport de la lumière, au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie. — Condamnation à l'enlèvement des fils, à l'amende et aux frais du procès-verbal (*).

Procès-verbal. Forme. — Aucune disposition de la loi ou de règlement n'exige que les procès-verbaux constatant une contravention de grande voirie contiennent l'indication des textes de lois servant de base à la poursuite.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *par le sieur Mélet de l'irrégularité du procès-verbal :*

Considérant que, si, aux termes de l'article 48 de la loi du 22 juillet 1889, lorsque le conseil de préfecture statue en matière répressive, les dispositions législatives doivent être textuellement rapportées, aucune disposition de loi ou de règlement n'exigent que les procès-verbaux constatant les contraventions de grande voirie contiennent l'indication des textes de lois servant de base à la poursuite ;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les sieurs Camus et Mélet ont fait établir sans aucune autorisation au-dessus de la route nationale n° 78, dans la traverse de Lons-le-Saunier, des fils destinés à l'éclairage électrique; que ce fait constitue une contravention de grande voirie tombant sous l'application des lois et règlements susvisés, notamment de l'arrêt du Conseil du 27 février 1765, qui interdit toutes choses saillantes le long des routes et qui prévoit, d'une part, la démolition desdits ouvrages, et, d'autre part, une amende de 300 livres, laquelle peut, en vertu de la loi du 23 mars 1842, être réduite jusqu'à 16 francs;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé les sieurs Camus et Mélet des fins du procès-verbal ci-dessus visé et que le ministre des travaux publics est fondé à demander qu'ils soient condamnés à 16 francs d'amende chacun, aux frais du procès-verbal et à l'enlèvement des fils électriques indûment établis... (Les sieurs Camus et Mélet sont condamnés à enlever les fils électriques établis par eux sans autorisation au-dessus de la route nationale n° 78 et à 16 francs d'amende chacun et aux frais du procès-verbal.)

(*) Rapp. 20 avril 1894, Bruandet et Demenitroux, *suprà*, p. 278.

(N° 259)

[4 janvier 1895]

Communes. — Chemins vicinaux. — Permission de voirie. — Modification de l'assiette du chemin. — Pouvoirs du préfet. — Recours pour excès de pouvoir : conclusions tendant à la démolition d'ouvrages. — (Dames Dubourg.)

Un préfet ne peut pas sous forme de permission de voirie, autoriser l'exécution sur le sol de la voie publique de travaux ayant pour effet de modifier l'assiette du chemin sur une grande longueur.

Recours pour excès de pouvoir. — Non recevabilité de conclusions tendant à la démolition de travaux, prises à l'occasion d'un recours pour excès de pouvoir.

CONSIDÉRANT que, s'il appartenait au préfet de la Gironde d'autoriser dans les formes ordinaires les travaux de défense projetés par le syndicat des digues de Fontet à Bassonne, il ne pouvait, sous forme de permission de voirie précaire et révocable, autoriser l'exécution sur le sol de la voie publique de travaux ayant pour effet de modifier l'assiette du chemin sur une grande longueur; que, par suite, les dames Dubourg sont fondées à demander l'annulation pour excès de pouvoir de l'arrêté préfectoral du 29 avril 1892 et de la décision ministérielle qui l'a confirmé;

Mais considérant que les dames requérantes ne sont pas recevables à l'occasion d'un recours pour excès de pouvoir à demander la démolition des travaux et que leurs conclusions doivent, sur ce point, être rejetées.... (Décision ministérielle et arrêté du préfet annulés pour excès de pouvoir. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 260)

[4 janvier 1895]

Communes. — Chemins ruraux. — Arrêté de reconnaissance. — Conseil général. — Recours pour inopportunité. — (Sieur Gayral.)

Non-recevabilité d'un pourvoi formé pour inopportunité contre

une décision du conseil général statuant sur l'appel interjeté contre une délibération de la commission départementale prononçant la reconnaissance d'un chemin rural.

CONSIDÉRANT que, d'après les dispositions combinées de l'article 4 de la loi du 20 août 1881 et de l'article 88 de la loi du 10 août 1871, les décisions des commissions départementales portant reconnaissance des chemins ruraux peuvent être frappées d'appel devant le conseil général pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits et qu'elles peuvent être déférées au Conseil d'État statuant au contentieux pour cause d'excès de pouvoir ou de violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique ;

Considérant que le sieur Gayral n'a pas formé devant le Conseil d'État, dans le délai légal, de recours contre la délibération de la commission départementale, en date du 7 septembre 1893, et que, n'alléguant aucune violation de la loi qui aurait été commise par le conseil général, il n'est pas recevable à demander l'annulation de la décision de ce conseil qui a rejeté l'appel formé devant lui contre la délibération précitée de la commission départementale pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits ; que, dès lors, la requête doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 261)

[4 janvier 1895]

Voirie (Grande). — *Chemins de fer.* — *Gardien d'un passage à niveau.* — *Suppression.* — *Demande d'indemnité.* — (Sieur Blanche contre Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.)

Demande d'indemnité à raison de la suppression du gardien d'un passage à niveau établi sur la propriété du requérant. Rejet: lors de l'établissement de la ligne, la compagnie ne s'est pas engagée envers le requérant à faire garder le passage en dehors des cas réglementaires (*).

CONSIDÉRANT que, devant la commission chargée de procéder

(*) Rap. 20 novembre 1880, Dame Thuillier, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 911 ; — 24 juillet 1880, Latham, *Ann.* 1881, p. 1398 ; 12 mars 1881, Battle, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 293.

à l'enquête parcellaire en vue de l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne d'Eu à Dieppe, les ingénieurs se sont bornés à reconnaître « qu'une maison de garde « serait nécessairement établie au passage à niveau n° 13 au cas « où le chemin particulier de Guilmécourt serait transformé en « chemin public » ; mais qu'il n'a été pris envers le sieur Blanche personnellement aucun engagement duquel il puisse faire découler l'obligation pour la compagnie de l'Ouest de faire garder le passage en dehors des cas où il devait l'être réglementairement ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande du sieur Blanche... (Rejet avec dépens.)

(N° 262)

[11 anvier 1895]

Communes. — Éclairage public et privé. — Monopole. — Obligation de ne pas favoriser les établissements faisant concurrence au concessionnaire. — (Gaz de Limoges contre ville de Limoges. Expertise.)

Les communes ne peuvent pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé (*).

Elles peuvent tout au moins s'interdire de favoriser tout établissement de nature à faire concurrence à leur concessionnaire (**).

Une ville s'étant réservé vis-à-vis de la compagnie du Gaz concessionnaire, au cas de découverte d'un nouveau mode d'éclairage, le droit de concéder toute autorisation nécessaire pour l'établissement de ce système, décidé que cette réserve ne visait que l'application du nouvel éclairage à la totalité ou à une fraction importante de la ville.

En conséquence, allocation d'une indemnité à raison de l'autorisation donnée à une nouvelle société de placer dans les voies urbaines des fils pour distribuer la lumière électrique à quelques établissements isolés (***).

Vu la requête pour la compagnie du Gaz de Limoges, tendant à

(*-**) Voy. 2 février 1894, veuve Stears, *Ann.* 1895, p. 23.
(***) Rap. 26 décembre 1891, Compagnie du Gaz de Saint-Étienne, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 789.

ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 24 juillet 1889, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Vienne a décidé que la ville de Limoges n'avait porté aucune atteinte aux droits de ladite Compagnie en autorisant la pose, sur les dépendances de la voirie urbaine, de fils destinés à la distribution de la lumière électrique à divers établissements particuliers, et a rejeté, en conséquence, sa demande en dommages-intérêts formée contre la ville ; — *Ce faisant, attendu* que, par traité du 3 octobre 1857, la ville de Limoges a concédé à la requérante le privilège exclusif de se servir des dépendances de la voie publique pour la distribution de l'éclairage, sans distinction entre l'éclairage public et l'éclairage privé soit par le gaz, soit par tout autre système ; que le conseil de préfecture a déclaré à tort qu'un contrat de cette nature était nul et que la Ville demeurait libre d'accorder aux sieurs Laroudie et Rougerie l'autorisation de poser des fils aériens sur la voie publique en vue de l'éclairage de divers cercles et cafés ; que, si l'article 12 du traité stipule au profit de la Ville le droit d'accorder toute autorisation pour l'établissement d'un nouveau système d'éclairage sous réserve de donner à la compagnie un droit de préférence à conditions égales, cet article ne peut s'appliquer que dans le cas de la substitution complète d'un nouveau système à l'éclairage par le Gaz ou tout au moins d'une concession partielle comprenant tout un quartier de la Ville ; d'où il suit qu'en mettant la compagnie en demeure d'éclairer les quelques établissements isolés proposés par les sieurs Laroudie et Rougerie, le droit de préférence réservé à ladite compagnie par l'article 12 n'a pu régulièrement être exercé par elle ; que celle-ci a d'ailleurs satisfait à toutes ses obligations en offrant à la Ville de faire des essais d'éclairage électrique dans un périmètre déterminé...; en conséquence, condamner la ville de Limoges à réparer le préjudice par elle causé... et aux dépens ;

Vu le traité du 3 octobre 1857 intervenu entre la ville de Limoges et la compagnie du Gaz ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que, si les communes ne peuvent constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé, il leur appartient, pour assurer sur leur territoire le service de l'éclairage tant public que particulier, de s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tout établissement pouvant faire concurrence à leur concessionnaire ;

Considérant que des dispositions combinées du traité du

3 octobre 1857, intervenu entre la ville de Limoges et la compagnie du Gaz, il résulte que ladite compagnie a été seule et exclusivement chargée du service de l'éclairage dans a ville de Limoges pendant toute la durée du bail, sans distinction entre l'éclairage public et l'éclairage privé, et qu'en retour des avantages importants ont été assurés à la Ville; que si, aux termes de l'article 12, en cas de découverte d'un nouveau mode d'éclairage autre que l'éclairage au gaz, l'administration municipale s'est réservé le droit de concéder toute autorisation nécessaire pour l'établissement d'un nouveau système d'éclairage, elle s'est expressément engagée, par le même article, à donner la préférence, à conditions égales, à la compagnie du Gaz, si celle-ci en faisait la demande ; qu'il suit de là que la réserve stipulée par l'administration ne peut s'entendre que de l'application du nouveau système au service de l'éclairage de tout ou partie de la Ville, à des clauses et conditions déterminées ; que les installations des sieurs Laroudie et Rougerie ont pour objet, non pas un service d'éclairage total ou partiel, mais seulement la fourniture de la lumière électrique à quelques établissements isolés; qu'ainsi elles ne rentrent pas dans le cas prévu par l'article 12 et qu'en les autorisant la Ville a méconnu ses obligations vis-à-vis de la compagnie du Gaz et lui a causé un préjudice dont il lui est dû réparation ;

Considérant qu'en l'état de l'instruction il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de déterminer le dommage déjà éprouvé par la compagnie du Gaz et d'évaluer l'indemnité définitive à lui allouer dans le cas où la Ville maintiendrait l'autorisation donnée aux sieurs Laroudie et Rougerie... (Arrêté annulé. Il sera avant faire droit au fond procédé à une expertise à l'effet de déterminer : 1° le préjudice causé à la compagnie du Gaz jusqu'au jour de l'expertise par l'autorisation donnée aux sieurs Laroudie et Rougerie.....; 2° l'indemnité définitive à allouer à cette compagnie dans le cas où la ville de Limoges ne ferait pas cesser la cause du dommage.)

(N° 263)

[11 janvier 1895]

Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Apport de travaux défensifs. — Acquiescement partiel. — Dépens. —

(Syndicat supérieur de la rive gauche de l'Isère contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)

Des terrains, appartenant à une compagnie de chemins de fer et sur lesquels se trouvent des travaux défensifs, étant compris dans le périmètre d'une association syndicale, le syndicat doit à la Compagnie une indemnité à raison de l'apport de ceux de ces travaux qui lui sont utiles ; appréciation de l'utilité des travaux.

Acquiescement partiel. — Abandon par le défendeur, — à raison de l'impossibilité d'apporter une justification réclamée par le Conseil d'État dans un arrêt d'avant faire droit, — d'une prétention accueillie par les premiers juges : en conséquence, admission sur ce point des conclusions du demandeur.

Dépens. — Il ne peut être alloué de dépens dans les contestations relatives à la répartition des dépenses entre lse membres des associations syndicales et à la perception des taxes.

Considérant que, par sa décision susvisée du 9 mai 1890 (p. 477), le Conseil d'État, saisi par le syndicat supérieur de la rive gauche de l'Isère et par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de contestations sur la valeur de divers travaux dont la Compagnie prétendait faire l'apport au syndicat, a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité compétente ait résolu la question de savoir si deux canaux latéraux à la voie ferrée, rangés par la Compagnie parmi ces travaux utiles, avaient été compris ou non dans la concession à elle faite par l'État, en 1863 ;

Considérant que, sans avoir soumis cette question préjudicielle à l'autorité compétente, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée déclare abandonner ses prétentions relativement aux canaux dont il s'agit, renonce à l'indemnité de 6.719 francs allouée de ce chef par l'arrêté attaqué du 5 décembre 1884 et demande qu'il soit statué immédiatement sur les autres chefs d'indemnité ; qu'il y a lieu de prendre acte de ces conclusions et de décharger, en conséquence, le syndicat de la condamnation prononcée contre lui du chef des canaux latéraux;

En ce qui touche la digue de la rive gauche du Cheylas :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette digue, reconstruite après la crue de 1859, par le syndicat de Goncelin, a dû être surélevée postérieurement, lors de la construction du chemin de fer ; que ce travail n'a pas eu seulement pour objet de protéger plus efficacement la voie ferrée et les terrains voisins,

mais aussi de raccorder au passage à niveau du Cheylas divers chemins latéraux et notamment celui qui est établi sur la plate-forme même de la digue de l'Isère ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a tenu compte, dans l'évaluation de la partie de la digue, considérée comme un apport utilement fait au syndicat, du supplément de hauteur donné à l'ouvrage en vue d'assurer exclusivement la circulation et qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due par le syndicat en la réduisant à 8.779 francs, conformément aux propositions des ingénieurs et du conseil général des ponts et chaussées;

En ce qui touche les digues du Bréda :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que ces ouvrages ne constituent pas, en l'état, un apport utile pour le syndicat; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté, de ce chef, la demande de la Compagnie;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'ils ont été régulièrement demandés par la Compagnie les 16 mars 1886, 18 janvier 1888, 22 novembre 1892 et 21 mars 1894, et qu'il y a lieu de faire droit auxdites demandes;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de la cause en mettant les frais d'expertise pour deux tiers à la charge de la Compagnie et pour un tiers à la charge du syndicat;

Sur les dépens :

Considérant que les contestations relatives à la répartition des dépenses entre les membres des associations syndicales et à la perception des taxes sont introduites sans frais ; qu'ainsi il n'y a lieu de prononcer une condamnation aux dépens... (Indemnité de 17.997 francs allouée par l'arrêté attaqué à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour apports utilement faits au syndicat réduite à 8.779 francs... Intérêts échus les 16 mars 1886, 18 janvier 1888, 22 novembre 1892 et 21 mars 1894 capitalisés à ces dates. Frais d'expertise mis, pour deux tiers, à la charge de la Compagnie et pour un tiers à la charge du syndicat. Surplus des conclusions rejeté.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 264)

[30 mai 1895]

Décret d'organisation du Contrôle des chemins de fer.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'un décret, en date de ce jour, rendu sur mon rapport et portant règlement d'administration publique pour l'organisation du service du Contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, notamment l'article 9 ainsi conçu :

« Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances » ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et notamment le titre VI;

Vu la loi du 27 février 1850, concernant les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer;

Vu la loi du 5 juillet 1850 sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques;

Vu le décret du 21 mai 1879 concernant les inspecteurs généraux du contrôle des chemins de fer en exploitation.

Vu le décret du 2 juillet 1894 réglant le recrutement et l'avancement des commissaires de surveillance administrative;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La direction du contrôle de l'exploitation de chaque grand réseau d'intérêt général est confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines en résidence à Paris.

Sauf décision contraire du ministre, l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des services de contrôle des études et travaux de chemins de fer exécutés par les compagnies sont confiées au directeur du contrôle de chaque réseau.

Les réseaux secondaires d'intérêt général sont rattachés aux grands réseaux au point de vue du contrôle de l'exploitation et de l'inspection des travaux neufs.

Art. 2. — Les inspecteurs généraux chargés d'un contrôle de chemins de fer siègent dans les conseils, comités et commissions institués auprès du ministre des travaux publics dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces conseils, comités et commissions.

Art. 3. — L'inspecteur général directeur du contrôle peut désigner un des ingénieurs en chef placés sous ses ordres pour le remplacer dans la direction du service pendant ses tournées ou ses absences.

Art. 4. — Pour l'exercice de ses attributions, le directeur du contrôle peut prendre connaissance par lui-même, ou par les agents qu'il délègue à cet effet, des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances de la compagnie, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la compagnie, et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes.

Le directeur du contrôle assiste à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie ou s'y fait représenter.

Art. 5. — Chaque direction du contrôle comprend les services ci-après :

1° Contrôle de la voie et des bâtiments sur les lignes en exploitation;

2° Contrôle de l'exploitation technique;

3° Contrôle de l'exploitation commerciale;

4° S'il y a lieu, inspection et contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

Art. 6. — Le contrôle de la voie et des bâtiments comprend : la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, la vérification de la comptabilité des services de la voie, le mandatement général des dépenses du contrôle.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de service;

2° Des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et commis des ponts et chaussées ;

3° Des contrôleurs comptables.

Art. 7. — Le contrôle de l'exploitation technique comprend : la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services et la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un ingénieur en chef des mines ou, à défaut, un ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de service;

2° Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines, ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées ou des mines;

3° Des contrôleurs comptables;

4° Des contrôleurs du travail.

Art. 8. — Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend : l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, l'examen des budgets des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, nommé par décret et choisi soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonc-

tionnaires des ministères des travaux publics, des finances et du commerce ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des chambres de commerce ;

2° Un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale;

3° Des contrôleurs comptables.

Art. 9. — Le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par chaque compagnie est confié dans les départements à des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, chefs de service, dont chacun à sous ses ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées.

Lorsque le directeur du contrôle conserve dans ses attributions l'inspection de ces services et des services d'études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, il peut lui être adjoint un ingénieur en chef ou un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ainsi qu'un contrôleur comptable pour collaborer à l'examen des affaires et à la vérification de la comptabilité des services de construction des compagnies.

En aucun cas, il ne pourra y avoir plus de trois ingénieurs en chef spécialement attachés à chaque direction de contrôle.

Art. 10. — Le contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des voies navigables est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle, au service chargé de ces ports et voies navigables.

Art. 11. — Des commissaires de surveillance administrative sont placés dans les principales gares, sous l'autorité de tous les ingénieurs, contrôleurs généraux et inspecteurs chargés des différents services.

Art. 12. — Les inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale sont recrutés moitié au choix parmi les commissaires de surveillance administrative comptant au moins trois années de services dans la première classe, moitié à la suite d'un concours dont les conditions et le programme sont fixés par le ministre des travaux publics.

Ils sont divisés en inspecteurs particuliers de 1re et de 2e classe. Ils ne peuvent passer de la 2e à la 1re classe qu'après un délai minimum de trois ans.

Les inspecteurs principaux sont recrutés au choix parmi les inspecteurs particuliers de 1re classe ayant au moins trois ans de grade.

Les inspecteurs de l'exploitation commerciale sont nommés et promus par le ministre des travaux publics.

Des arrêtés ministériels règlent le régime disciplinaire auquel ils sont soumis.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Les traitements du personnel de l'exploitation commerciale sont fixés ainsi qu'il suit :

Contrôleurs généraux, 8.000 francs.

Inspecteurs principaux, 6.000 francs.

Inspecteurs particuliers de 1re classe, 5.000 francs.

Inspecteurs particuliers de 2e classe, 4.000 francs.

Art. 13. — Les contrôleurs comptables sont recrutés, à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtés par le ministre des travaux publics, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines et parmi les agents des compagnies des chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis sept années au moins.

Les candidats ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le ministre, qui examine leurs états de sevices et leurs antécédents.

Ils ne peuvent en aucun cas être affectés à un service de bureau ou autre étranger à leur service particulier.

Ils peuvent être mis à la disposition des inspecteurs des finances, en vue de collaborer avec eux à la vérification des comptes des compagnies.

Art. 14. — Les contrôleurs comptables sont divisés en trois classes :

Ils débutent par la 3e et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de services dans la classe inférieure.

Ils sont nommés et promus par le ministre.

Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Leurs traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

1re classe.	4.000	francs.
2e classe.	3.500	—
3e classe.	3.000	—

Par exception, les contrôleurs comptables recrutés parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines débutent dans la classe qui leur assure un traitement au moins égal à celui dont ils jouissaient antérieurement.

Par mesure transitoire, ceux d'entre eux qui ont été nommés antérieurement à la promulgation du présent décret pourront, pendant cinq années à dater de cette promulgation, continuer à faire partie des cadres de leurs corps en conservant tous leurs droits à l'avancement.

Art. 15. — Les contrôleurs du travail sont spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions réglementaires sur le travail des agents des compagnies, la conduite et la marche des trains, et notamment de vérifier les roulements des mécaniciens et chauffeurs et les bulletins de traction.

Ils ne peuvent en aucun cas être affectés à un service étranger à leur service particulier.

Ils sont recrutés, à la suite d'un concours dont les programmes et les conditions sont arrêtés par le ministre des travaux publics, parmi les chefs de dépôt, sous-chefs de dépôt et mécaniciens conducteurs de trains d'un réseau de chemin de fer ayant exercé ces fonctions pendant quinze ans au moins et ayant des droits acquits à une pension de retraite d'une administration de chemins de fer.

Les candidats ne sont admis à concourir qu'après avoir été agréés par le ministre, qui examine leurs états de services et leurs antécédents.

Les contrôleurs du travail sont divisés en trois classes et reçoivent des traitements fixés ainsi qu'il suit :

1re classe.	3.600 francs.
2e classe.	3.200 —
3e classe.	3.000 —

Ils ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de services dans la classe inférieure.

Ils sont nommés et promus par le ministre.

Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Art. 16. — Le directeur du contrôle réunit en comité de réseau, sous sa présidence, pour l'examen des questions intéressant l'ensemble du service, les ingénieurs en chef du contrôle des lignes en exploitation, le contrôleur général chef du service de l'exploitation commerciale et, le cas échéant, l'inspecteur général chargé de l'inspection des études et travaux des lignes neuves, ou l'ingénieur en chef adjoint pour ce service au directeur du contrôle.

Les inspecteurs des finances chargés de la vérification des comptes de la compagnie assistent avec voix délibérative aux séances de ce comité.

Un inspecteur principal de l'exploitation commerciale ou, à son défaut, un des ingénieurs ordinaires du contrôle, remplit les fonctions de secrétaire avec voix consultative.

Le comité présente notamment, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion de la compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Art. 17. — Les cadres du personnel des différents services du contrôle, les résidences des fonctionnaires et agents autres que les chefs de service et l'étendue des circonscriptions, la répartition entre les agents des affaires ressortissant à chaque contrôle et les prescriptions concernant l'exécution du service sont fixés par le Ministre des travaux publics.

Art. 18. — Aucun fonctionnaire ou agent attaché au service du contrôle d'une compagnie ne peut être autorisé à entrer dans cette compagnie s'il n'a cessé de la contrôler depuis cinq ans au moins.

Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

Art. 19. — Le présent décret n'est pas applicable aux chemins de fer algériens, aux chemins de fer de la Corse, ni aux chemins de fer établis dans l'intérieur de Paris, pour lesquels le ministre des travaux publics organise le contrôle par un arrêté spécial.

Art. 20. — Sont abrogées toutes les dispositions antérieures qui seraient contraires au présent décret.

Art. 21. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 30 mai 1895.

Félix Faure.

Par le Président de la République,

Le Ministre des travaux publics,

Dupuy-Dutemps.

(N° 265)

[12 juin 1895]

Instruction des affaires relatives à l'établissement des champs de tir situés en dehors de la zone frontière. — Arrêté du 8 *avril* 1895.

Monsieur le Préfet, un arrêté des ministres de la guerre et des travaux publics, en date du 23 juin 1879, annexé à la circulaire du 9 août suivant, a réglé l'instruction des affaires relatives à l'établissemsnt des champs de tir situés en dehors de la zone frontière.

A la suite de difficultés qui se sont élevées récemment, la nécessité a été reconnue de reviser les dispositions adoptées. Une commission, composée d'officiers et de fonctionnaires des départements de l'intérieur et des travaux publics, a été chargé de ce travail et, sur sa proposition, est intervenu l'arrêté ci-contre, en date du 8 avril 1895, que j'ai signé avec MM. les ministres de la guerre et de l'intérieur, et qui annule l'arrêté du 23 juin 1879.

Aux termes du nouvel arrêté, les conférences auront lieu à un seul degré entre le directeur du génie ou le directeur de l'artillerie et l'ingénieur en chef du service ordinaire, représentant à la fois les départements ministériels de l'intérieur et des travaux publics. L'ingénieur aura donc, selon les circonstances, soit à émettre un double avis, soit à délivrer une double adhésion au projet ; il pourra même ne donner son adhésion qu'au nom d'un seul des ministères.

D'autre part, les maires ou adjoints des communes intéressées et l'agent voyer en chef seront entendus ainsi que les représentants des compagnies de chemins de fer. Afin de faciliter cette audition, il a été stipulé que les conférences auraient lieu à la mairie de l'une des communes.

J'appelle l'attention sur le premier paragraphe de l'article 5 de l'arrêté du 8 avril 1895, qui prescrit l'envoi du procès-verbal de conférence à chacun des ministres intéressés. Il conviendra de ne pas perdre de vue cette disposition et l'Ingénieur en chef aura soin, en conséquence, de réclamer au service militaire, lorsque celui-ci aura pris l'initiative de la conférence, deux expéditions du dossier pour être transmises, l'une au ministère de l'intérieur,

l'autre au ministère des travaux publics. L'expédition qui me sera destinée devra être accompagnée, le cas échéant, des observations du chef de service.

L'article dernier de l'arrêté de 1879, lequel prévoyait pour la réglementation des feux de guerre une procédure spéciale qui, en fait, n'a jamais été appliquée, n'a pas été reproduit dans le nouvel arrêté; l'instruction sera uniforme pour tous les champs de tir.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

Arrêté concernant l'instruction des affaires relatives à l'établissement des champs de tir situés en dehors de la zone frontière.

Les ministres de l'intérieur, des travaux publics et de la guerre,

Vu l'arrêté des ministres des travaux publics et de la guerre, en date du 23 juin 1879, concernant l'instruction des affaires relatives à l'établissement des champs de tir situés en dehors de la zone frontière;

Considérant qu'il est devenu nécessaire de modifier les dispositions de cet arrêté,

Arrêtent :

Art. 1er. — Les questions relatives à la création de nouveaux champs de tir en dehors de la zone frontière et aux modifications à apporter aux champs de tir existant en dehors de cette zone feront l'objet de conférences locales entre le service militaire et le service des ponts et chaussées, qui y représentera les départements ministériels de l'intérieur et des travaux publics.

Ces conférences seront obligatoires, aussi bien à l'égard des champs de tir à créer à titre définitif, qu'à l'égard des champs de tir à établir à titre d'essai pour le tir ordinaire des bouches à feu, et le tir dit *à la cible* des armes portatives; il en sera de même pour les champs de tir temporaires destinés à l'exécution des exercices dits *tirs de combat*.

Art. 2. — Les conférences mentionnées à l'article précédent auront lieu à un seul degré, entre le directeur du génie ou le directeur de l'établissement de l'artillerie intéressé et l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service ordinaire du département.

Elles seront tenues à la mairie de l'une des communes intéressées.

Il en sera dressé procès-verbal avec plans à l'appui, et il sera fait de ce procès-verbal et des plans annexés, par le service qui aura provoqué la conférence, autant d'expéditions qu'il y aura de ministres intéressés.

Seront entendus dans la conférence, tant pour fournir les explications nécessaires que pour présenter et formuler les observations ou les adhésions qu'ils jugeront convenables, l'agent voyer en chef et les maires ou adjoints des communes intéressées, et, lorsqu'il y aura lieu, les ingénieurs ou les représentants des compagnies de chemins de fer. Ils pourront faire consigner au procès-verbal les explications et les observations qui leur paraîtront utiles.

Art. 3. — Les conférences ci-dessus mentionnées seront traitées d'urgence.

Elles auront lieu, préalablement à toute exécution, à la diligence du directeur du génie ou de l'artillerie intéressé, qui communiquera à l'avance ses projets à l'ingénieur en chef.

Ce dernier pourra provoquer des conférences de même nature, et tenues dans la même forme, lorsqu'il le jugera nécessaire dans l'intérêt des services civils ou lorsqu'il y sera invité par le ministre de l'intérieur ou des travaux publics.

Art. 4. — L'ingénieur en chef aura la faculté d'adhérer directement aux projets qui lui seront présentés.

Les directeurs du génie et de l'artillerie auront également, de leur côté, la faculté d'adhérer directement aux propositions qui leur seront soumises.

Il sera stipulé au procès-verbal de la conférence que les adhésions directes ainsi délivrées sont données par application du présent article.

Ces adhésions pourront d'ailleurs être subordonnées aux conditions qu'il sera jugé nécessaire d'imposer, et elles ne seront valables que si mention de l'acceptation de ces conditions est faite au procès-verbal.

Art. 5. — Une expédition du procès-verbal de la conférence sera adressée sur-le-champ à chacun des ministres intéressés.

A défaut d'adhésions directes, les ministres statueront après concert préalable, et, en cas de désaccord, ils porteront l'affaire devant la commission mixte des travaux publics, qui décidera comme commission arbitrale.

Art. 6. — L'arrêté du 23 juin 1879 est et demeure abrogé.

Fait à Paris, le 8 avril 1895.

Le Ministre de l'intérieur, G. LEYGUES.

Le Ministre des travaux publics, DUPUY-DUTEMPS.

Le Ministre de la guerre, Gal ZURLINDEN.

(N° 266)

[12 juin 1895]

Chemins de fer privés établis dans la zone frontière. — Instruction mixte.

Monsieur le Préfet, le Conseil d'État a rappelé, dans un avis du 31 janvier 1893, que l'établissement des *chemins de fer de toute nature*, à construire dans la zone frontière, avait été classé, par l'article 3 du décret du 8 septembre 1878, au nombre des affaires auxquelles s'appliquent les lois et règlements sur les travaux mixtes et la compétence de la commission mixte, sans qu'il y eût à distinguer si ces chemins devaient être des dépendances du domaine public, comme les chemins de fer d'intérêt général et ceux d'intérêt local, ou s'ils étaient des propriétés privées comme ceux que peuvent établir, soit des concessionnaires de mines, soit des exploitants de carrières ou de minières, soit tous autres usiniers ou industriels.

Pour tous ces chemins de fer *privés*, autres que ceux concernant des concessions des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées, chargés du service ordinaire, sont les chefs de service compétents pour prendre l'initiative de l'instruction mixte et la suivre, sous leur responsabilité, dans les termes de la circulaire du 26 septembre 1887.

Conformément à un avis émis par la commission mixte des travaux, le 19 novembre 1894, les ingénieurs des mines doivent

être, au contraire, réputés chefs de service aux fins précitées, pour tous les chemins de fer privés à établir par des concessionnaires de mines pour le service de leurs exploitations, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les chemins de fer à construire sous le régime de l'autorisation de l'article 44 de la loi du 21 avril 1810 et 27 juillet 1880, après déclaration d'utilité publique, et ceux à établir en dehors de ce régime.

Le service compétent, suivant les cas, — service ordinaire des ponts et chaussées ou service ordinaire des mines, — ne prendra l'initiative d'ouvrir une instruction mixte en ce qui concerne les chemins de fer *privés* que lorsqu'il sera saisi soit directement, soit par vous, soit par l'administration centrale, d'une demande expresse de l'intéressé, qui devra fournir un dossier dûment complété en vue des conférences mixtes.

En aucun cas, ce service ne peut ouvrir les conférences qu'après avoir obtenu mon autorisation ; il aurait donc éventuellement à me communiquer, à cet effet, le projet qui lui aurait été transmis par vous.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines et aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

(N° 267)

[18 juin 1895]

Dépenses des exercices clos. — Mandats de payement. — Envoi d'une nouvelle formule.

Monsieur le préfet, les mandats émis par les ordonnateurs secondaires pour l'acquittement des dépenses de chaque exercice sont payables jusqu'au 20 avril de l'année qui suit celle de l'exercice, à la caisse des percepteurs ou receveurs particuliers des finances, et jusqu'au 30 du même mois, à la caisse du trésorier-payeur général. Ces différents délais de payement sont mentionnés dans un avis spécial imprimé sur les formules de mandat.

Les délais ne sont pas les mêmes lorsqu'il s'agit de dépenses rattachées à un exercice clos et réordonnancées sur l'exercice courant par application de l'article 136 du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du ministère des travaux publics. Pour ces dernières dépenses, le payement ne peut être effectué par les comptables du Trésor après le 31 décembre de l'année pendant laquelle le mandat a été délivré.

Les mêmes formules imprimées servant indistinctement pour l'établissement de tous les mandats, il devenait nécessaire, lorsque ceux-ci concernaient des dépenses d'exercices clos, d'apporter une modification au texte de l'avis spécial dont il est parlé ci-dessus.

Mais il est arrivé que, par suite d'une négligence dans les bureaux des ordonnateurs, la modification nécessaire n'a pas été faite ou l'a été d'une manière incomplète, et que des réclamations motivées par l'inexactitude des indications portées sur les mandats ont ensuite été adressées à mon administration.

J'ai l'honneur de vous informer que, pour éviter à l'avenir des réclamations de cette nature, j'ai décidé qu'il serait établi, pour les dépenses des exercices clos, une formule spéciale de mandat conforme au modèle ci-joint.

Je vous prie de vouloir bien veiller à l'exécution de cette mesure et m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

N°
du mandat.

MANDAT DE PAYEMENT

EXERCICE 189

EXERCICE CLOS

CHAPITRE

En vertu des crédits de délégation ouverts par M. le Ministre des tr
publics, montant à fr. cent., dont le dernier est en date d
189 , n° , et qui m'ont été sous-délégués, M. le Trésorier-Payeur
ral du département d payera à la partie prenante
les motifs ci-après, savoir :

DÉSIGNATION de la PARTIE PRENANTE	OBJET DU PAYEMENT	EXERCICE ET CHAPITRE auxquels la créance se rapporte — NUMÉRO de la créance	SOMME A PAYER		Indication des pièces à produire Trésorier-Payeur général à l'appui présent mandat.
			fr.	c.	

Vu sans opposition. Bon à payer { Par le Receveur particulier des finances de l'arrondissement d
Par le Percepteur d
ou à défaut, par l'un des receveurs des revenus indirects de la même localité.

A , le 189 .

Le Trésorier-Payeur général du département,

AVIS IMPORTANT

Le payement de la somme ci-dessus ne sera exigible que jours après la date du présent mandat et ne pourra être effectué que jusqu'au 31 *décembre* de la présente année.

Passé ce délai elle ne pourra être réordonnancée de nouveau qu'autant qu'elle ne sera pas atteinte par la prescription quinquennale. (Loi du 29 janvier 1831, art. 9 et 10.)

Le présent mandat montant à la somme de

délivré par moi, Ingénieur en chef des Ponts et Ch
chargé du service

A , le 189

Pour quittance de la somme ci-dessus.

A , le 189

Payé par moi soussigné, { Receveur particulier de l'arrondissement d
Percepteur des contributions d
Receveur d

PERSONNEL

(N° 268)

(Juin 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 21 *juin* 1895. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1895, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM.

Troté (Albert),
Guiffart (Armand),
Bourgeois (Désiré),
Banër (Théodore-Henri),
Margaine (Alfred),
Couturier (Paul),
Mazerolle (Louis),
Blaise (Henry),
Tinardon (Maurice).

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 21 *juin* 1895. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs, le traitement des Ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM.

Aubé, à Nice.
Barlatier de Mas, à Paris.
Frossard, à Cherbourg.
Gruson, à Lille.
Mancel, à Melun.
Boreux, à Paris.
Châtel à Paris.
Courtois, à Toulouse.
Joly, à Dunkerque.
Dérome, à Compiègne.
D'Ussel, à Paris.

Arrêté du 21 *juin*. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1895, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM.

Strohl, à Bordeaux.
Meugy, à Paris.
Vétillart, au Havre.
Rigaux, à Charleville.
Moron, à Paris.
Delestrac, à Saint-Étienne.
Bechmann, à Paris.
Meunier (Gaston), à Paris.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1895, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM.

Becker, à Beauvais.
De Larminat (Louis), à Granville.
Colmet-Dâage, à Paris.
Cheguillaume, à Nantes.
De la Brosse (Henri), à Paris.
Charguéraud, à Calais.
Poisson, à Niort.
Griffon, en congé renouvelable, au service de l'Association industrielle française en Chine.
Bourgougnon, à Nice.
Lamothe, à Nîmes.
Gauckler, à Alger.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1895, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, savoir :

MM.

Perrier (Louis), à Dunkerque.
Godard (Thélémaque), à Valence.
Picard (François), à Tunis.
Caboche, à Royan.
Pigeaud, à Brest.
David, à Bourges.
Noirot, à Beaune.
Boisnier, à Mauriac.
Mahieu, à Rodez.
Maillet (Edmond), à Toulouse.
Auric, à Montélimar.
Desbos, Directeur du service des travaux publics du Cambodge.
Carrau, à Mauléon.
Lambert, à Vitry-le-François.
Javary, à Paris.
Godron, à Alençon.
Caldagués, à Angers.

3e SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 1er *juin* 1895. — M. **Bezault**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Thonon, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Schoendoerffer** et **Clerc**, est mis à la disposition du Gouverne-

ment tunisien pour être attaché au service des Travaux publics de la Régence.

M. **Bezault** sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 12 juin. — M. **Picard** (François), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Murat, au service ordinaire du département du Cantal et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Séjourné**, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être attaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis.

M. **Picard** sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 7 juin 1895. — M. **Cronier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester, en qualité de Directeur, au service de la Société anonyme de la raffinerie **C. Say**, à la résidence de Paris.

Arrêté du 11 juin. — M. **Sartiaux** (Albert), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie du chemin de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Piéron** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable et autorisé à rester au service de la Compagnie du chemin de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef des services actifs de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Arrêté du 12 juin. — M. **Moïse** (Albin), Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Renaudot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Paris.

Arrêté du 18 *juin.* — **M. Pader**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Roederer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service des chemins de fer de ceinture et grande ceinture de Paris, est autorisé à entrer au service des Compagnies du chemin de fer de Beyrouth, Damas-Haurân et Béredjik sur l'Euphrate et des ports, quais et entrepôts de Beyrouth.

Il continue d'être placé dans la situation de congé renouvelable.

Arrêté du 21 *juin.* — **M. Brière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de la voie, à la résidence de Paris.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Rousseau** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe	8 juin 1895

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 1er *juin* 1895. — **M. Reynders**, Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département des Vosges, est attaché, en outre, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Denys** — (2e arrondissement — ligne de Gerbéviller à Bruyères), en remplacement de **M. Sardin**, précédemment mis en disponibilité.

Idem. — **M. Callon**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn et d'un service de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Lethier**, nommé Inspecteur Général, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Yonne;

2° Service des chemins de fer de :

Monéteau, près d'Auxerre, à Saint-Florentin ;
Triguères à Clamecy;

Auxerre à Gien;
Cosne à Clamecy;
Laroche à Saint-Florentin;
Bourges à Gien;
Saint-Florentin à Troyes.

Arrêté du 1er juin. — M. **Fouquet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché à la résidence de Nice, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Aubé**, est chargé du service ordinaire du département du Tarn et du service des chemins de fer d'Albi à Saint-Affrique et de Carmaux à Rodez—section comprise entre Carmaux et l'extrémité du viaduc sur le Viaur, en remplacement de M. **Callon**.

M. **Fouquet** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 4 juin. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est réduit de cinq à quatre.

Les 3e et 5e arrondissements (lignes de Nérac à Mont-de-Marsan — section comprise entre Nérac et Gabarret et d'Eauze à Auch) vacants par suite du départ de MM. **Naudé** et **Arnaud**, formeront un arrondissement unique qui prendra le n° 3 et dont le titulaire résidera à Condom.

Arrêté du 5 juin. — M. **Favières** (Joël), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Montauban, au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et à divers services de navigation, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Nérac, en remplacement de M. **Naudé**, appelé à une autre destination.

M. **Favières** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 7 juin. — M. **Collot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Chaumont, au service ordinaire du département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône et au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, est chargé du 3e arrondissement du port du Havre (réorganisation).

Idem. — M. **Moissenet** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe

attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Chaumont, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de la Haute-Marne et attaché, en outre, au service du canal de la Marne à la Saône, en remplacement de **M. Collot.**

Arrêté du 8 *juin.* — La section de la Route nationale n° 94 comprise entre la borne kilométrique 45 et la borne kilométrique 60 est distraite de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département des Hautes-Alpes et rattachée à l'arrondissement du Centre.

Arrêté du 12 *juin.* — M. **Peyrieux** (Jean), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Béziers, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Hérault, en remplacement de **M. Baldy**, chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef.

M. **Peyrieux** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 13 *juin.* — Un service de contrôle est créé pour les études et travaux des embranchements de Douai (réseau du Nord).

Ce service est rattaché aux attributions de M. **Connesson**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Paris, adjoint à M. l'Inspecteur général Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

M. **Barbet** (Léandre), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Douai, au service ordinaire du département du Nord et à divers services de navigation, est chargé, en outre, de l'arrondissement unique (embranchement de Douai), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Connesson.**

Décision du 15 *juin.* — M. **Ourgaut** (Charles), Conducteur de 3e classe, à Montauban, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest, du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et du 2e arrondissement du service de la navigation du Tarn, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Favières.**

Arrêté du 18 *juin.* — Le service de construction et de Contrôle de travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Champagnole

(**M. Barrand**, Ingénieur en Chef à Lons-le-Saunier) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Dépôt central des archives du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 18 juin. — Le service de construction et de Contrôle de travaux du chemin de fer d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx (M. **Dyrion**, Ingénieur en Chef à Avignon) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Dépôt central des archives du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Dyrion** est réduit de 4 à 3.

Le 3e arrondissement (M. **Boulle**, Ingénieur ordinaire à Apt) est supprimé.

Le 4e arrondissement (M. **Armand**, Ingénieur ordinaire à Avignon) prend le n° 3.

Arrêté du 20 juin. — M. **Lorieux** (Théodore), Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 1er arrondissement, en remplacement de M. **Rousseau**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Quinette de Rochemont**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 13e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 3e arrondissement, en remplacement de M. **Lorieux**.

Idem. — M. **Koziorowicz**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 9e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 13e arrondissement, en remplacement de M. **Quinette de Rochemont**.

Idem. — M. **Fournié** (Victor), Inspecteur Général de 2e classe, détaché, en qualité d'Ingénieur-Conseil, au Gouvernement général de l'Indo-Chine et remis, par le Ministre des Colonies, à la disposition du département des Travaux publics, est chargé du 9e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Koziorowicz**.

Décision du 20 juin. — M. **Rouane** (Jean), Conducteur de 2e classe, à Montauban, est chargé de l'intérim du 2e arrondissement du service de la navigation de la Garonne, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Favières**.

Arrêté du 21 juin. — Le service du Contrôle des études et

travaux du chemin de fer d'Épône à la ligne de Paris à Granville est reconstitué.

Il est placé dans les attributions de M. **Berthet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Versailles.

La ligne d'Épône à la ligne de Paris à Granville est rattachée au 1[er] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet** (M. **Dreyfus** (Silvain), Ingénieur ordinaire, à Versailles).

Arrêté du 21 *juin.* — M. **Doniol** (Auguste), Inspecteur Général de 1[re] classe, est chargé de l'Inspection du service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Delocre**.

Idem. — M. **Ricour**, Inspecteur Général de 1[re] classe, est nommé Membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de M. **Stoecklin**, relevé de ses fonctions sur sa demande.

Idem. — M. **Thibeaud** (Alexandre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Lozère, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Murat et du 4[e] arrondissement (Lignes de Bort à Neussargues — section comprise dans l'arrondissement de Murat et de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Séjourné**, en remplacement de M. **Picard**, mis en service détaché.

M. **Thibeaud**, remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décret du 22 *juin.* — M. **Delocre**, Inspecteur Général de 1[re] classe, est nommé Membre de la Commission mixte des Travaux publics, en remplacement de M. **Stoecklin**, relevé de ses fonctions sur sa demande.

Décision du 27 *juin.* — M. **Noinski** (Alfred), Conducteur principal, à Mont-de-Marsan, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Est, du service ordinaire du département des Landes et du 3[e] arrondissement du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Prince**.

Idem. — M. **Ané** (François), Conducteur de 2[e] classe, à Mont-de-Marsan, est chargé de l'intérim du 1[er] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Prince**.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 4 juin 1895. — M. **Floret** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

31 *mai* 1895. — M. **Adam** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 55, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Alexandre** (Léonce), Commis, Concours de 1894, n° 62, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Rouaze** (Stanislas), Commis, Concours de 1894, n° 142, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Magniez** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 131, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Genaud** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 134, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Sabatier** (Henri), Commis, Concours de 1894, n° 138, Basses-Alpes, service ordinaire.

1er *juin.* — M. **Barbier** (Albert), Commis, Concours de 1894, n° 121, Doubs, service ordinaire.

7 *juin.* — M. **Galland** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 7, Saône-et-Loire, service ordinaire.

11 *juin.* — M. **Deloupe** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 8, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

18 *juin.* — M. **Petit** (Joseph), Commis, Concours de 1893, n° 57, Meuse, service ordinaire.

Idem. — M. **Dupuy** (François), Commis, Concours de 1893, n° 126, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Hamon** (Eugène), Commis, Concours de 1894, n° 92, Sarthe, service ordinaire.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 18 juin 1895. — Est élevé de 3.400 à 3.800 le traitement des Conducteurs principaux dont les noms suivent :

MM.		
Vincent (Louis)	Navigation de la Marne (M. **B. de Mas**)	Marne.
Houdry (Alexandre)	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Bonnet (Pierre)	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Dordogne.
Lucasson	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Weber (Victor)	id.	Nord.
Maccabelli	id.	Bouches-du-Rhône
Boulet	Contrôle central du réseau du Nord	Seine.
Gillon (Ernest)	Navigation de la Marne (M. **B. de Mas**)	Seine-et-Marne.
Mary (Jules)	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Rebuffet	F. f. d'ingénieur à Bourgoin	Isère.
Carriol (Louis)	Exploitation et traction du réseau P.-L.-M.	Seine.
Delarue (Gustave)	Service ordinaire	Savoie.
Martin (Jean)	Voie et bâtiments des réseaux de l'État et d'Orléans	Charente.
Lanave (Joseph)	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
Freyche	id.	Ariège.
Cazaban	Service maritime	Aude.
Marchand (Lucien)	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Vidalein	Service ordinaire	Puy-de-Dôme.
Labussière (Aimé)	F. f. d'ingénieur à Châtellerault	Vienne.
Boygues	Exploitation et traction du réseau de l'Est	Haute-Marne.
Macaigne	Service ordinaire	Nord.
Lacour	id.	Meuse.
Germain (Jules)	Navigation de la Loire (3ᵉ section)	Loiret
Milliet	Service ordinaire	Ain.
Coquelle	id.	Somme.
Roussoulet	id.	Landes.
Mailleblau	F. f. d'ingénieur à Carcassonne	Aude.
Despax	F. f. d'ingénieur à Saint-Girons	Ariège
Duteil	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Corrèze.
Malessard	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Sklénard	Services ordinaire et de chemins de fer	Haute-Loire.
Deboves	Voie et bâtiments du réseau de l'Est	Seine
Lazowski	Canal de Berry	Allier.
Charbonniez	Service ordinaire	Marne.
Alba (Pierre)	id.	Aude.
Desachy	id.	Oise.
Taton	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
Depaigne	Navigation de la Seine (4ᵉ section)	Seine-Inférieure.
Lecomte (Louis)	Circonscription de l'Ouest	Alger.
Gibassier (Paul)	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
Leclerc (Gustave)	F. f. d'ingénieur à Sézanne	Marne.
Candiot	Voie et bâtiments du réseau du Nord	Oise.
Broussoux	F. f. d'ingénieur à Marvéjols	Lozère.
Lebret	Service ordinaire	Seine-Inférieure.
Winterer (Ambroise)	id.	Haute-Saône.

MM.

Leroux (François)	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Pennec	id.	Morbihan.
Jabin	id.	Savoie.
Guerlet (Charles)	id.	Haute-Vienne.
Legouy	id.	Côte-d'Or.
Beaudeloux	Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau de l'Ouest	Seine.
Guilliot	Canal de l'Est (branche sud)	Meurthe-et-Moselle
Foubert	Service ordinaire	Indre.
Le Guen	id.	Côtes-du-Nord.
Lefort (Félix)	Cont. de la voie et des bât. du réseau P.-L.-M.	Puy-de-Dôme.
Wagner	Canal de l'Est (branche sud)	Vosges
Vaudescal	Navigation de la Marne (M. **B. de Mas**).	Seine-et-Marne.
Delamare (Émile)	Service ordinaire	Seine-Inférieure.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

Arrêté du 18 *juin* 1895. — Sont promus au grade de Conducteur principal les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM.

Couderchon	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Taravant	Études et trav. de ch. de fer (M. **Petitt**).	Gers.
Vallier	id. (M. **Proszinski**)	Ariège.
Villart	Service maritime	Nord.
Dacquin	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Rey (Pierre)	id.	Bouches-du-Rhône
Kerbrat	Service maritime	Gironde.
Thibeaud (Alexandre)	Service ordinaire	Lozère.
Boulanger (Louis)	Service de navigation (M. **Cadart**).	Haute-Marne.
Mory	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
Vitrant	Service maritime	Nord.
Leroy (Fernand)	Service des trav. publics de la Régence	Tunisie.
Sudreau	Service ordinaire	Dordogne.
François (Alexandre)	Navigation de la Loire (3e section)	Maine-et-Loire.
Vacossin	Service ordinaire	Oise.
Fougerout	Service maritime	Charente-Inférre.
Étiévant	Service ordinaire	Côte-d'Or.
Ferrand (Auguste)	id.	Haute-Marne.
Laroque	Services ordinaire et de chemins de fer	Oran.
Lallement	Navigation entre la Belgique et Paris	Nord.
Warnier	Service ordinaire	Oise.
Peitavin	Étud. et tr. de ch. de fer (M. **Renardier**).	Aveyron.
Ratinet	F. f. d'ingénieur à Belley	Ain.
Bessy	Contr. de la voie et des bâtim. du réseau de l'Ouest	Ille-et-Vilaine.
Lutz	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
Maillard (Prosper)	Service maritime	Finistère.
Virard	Études et trav. de ch. de fer (M. **Draux**).	Puy-de-Dôme.

MM.

Millet	F. f. d'ingénieur à Bonneville	Haute-Savoie.
Guibourgé	Service ordinaire	Seine.
Hellio	id.	Côtes-du-Nord.
Puccinelli	Services ordinaire et de ch. de fer	Corse.
Ponteau (Henri)	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.	Loiret.
Lemâne	Navigation de la Seine (2e section)	Seine.
Hozenne	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
Dureux	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Bonnettée	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Pic (Bertrand)	Service ordinaire	Ariège.
Angé	Navigation du Tarn	Tarn-et-Garonne.
Fourcade (Joseph)	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
Saujon	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Myot (Philibert)	En disponibilité pour raisons de santé	Saône-et-Loire.
Raucoules	Service ordinaire	Tarn.
Journès	F. f. d'ingénieur à Embrun	Hautes-Alpes.
Gross (Jean)	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
Demirmont	Service ordinaire	Id.
Sorel	id.	Corse.
Grimaud (François)	Circonscription de Philippeville	Constantine.
Larrieu (Bernard)	Navigation de la Garonne	Gironde.
Kirchhoffer	Service ordinaire	Marne.
Colombiès	Contr. de la voie et des bâtim. des réseaux du Midi et d'Orléans	Tarn.
Elie (Pierre)	Service maritime	Gironde.
Mistral	Service des trav. publics de la Régence	Tunisie.
Enquebecq	Service ordinaire	Manche.
Baudisson	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
Lion (Désiré)	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Walle	Service maritime	Pas-de-Calais.
Le Forestier de Quillien	Service ordinaire	Finistère.
Séchaud	Navigation de la Mayenne	Maine-et-Loire.
Dayras	Service ordinaire	Creuse.
Legrand (Albert)	Service maritime	Vendée.
Doxat	Service ordinaire	Savoie.
Niguet	Navigation de la Loire (3e section)	Indre-et-Loire.
Muyard	Service ordinaire	Haute-Savoie.
Gaitte	id. et chemins de fer	Loire.
Vaillant (Auguste)	id. id.	Jura.
Chartier (François)	Cle de la voie et des bât. du rés. de l'Ouest	Mayenne.
Brunet (Édouard)	id. d'Orléans	Dordogne.
Delamarre (Ernest)	id. du Nord	Oise.
Cadieu	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
Gillet (Calixte)	id.	Loiret.
Serres (Germain)	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Sire (Louis)	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Blot	Navig. de la Seine (3e et 4e sections)	Seine-Inférieure.
Laureaux	Canal du Rhône au Rhin (f. f. d'ingén. à Besançon)	Doubs.

. . . .

MM.

Donnadieu	Service ordinaire	Savoie.
Oudin	Canal du Nivernais	Yonne.
Plon	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Carbonnel	F. f. d'ingénieur à Serres	Hautes-Alpes.
Prieu	Circonscription de l'Est	Alger.
Laborde (Pierre)	Étud. et trav. de ch. de fer (M. **Fouquet**).	Aveyron.
Rixens (Jean-Pierre)	Contr. de la voie et des bât du rés. du Midi.	Haute-Garonne.
Leneveu (J.-B.)	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
Gicquel	id.	Côtes-du-Nord.
Martinon	Circonscription de Philippeville	Constantine.
Cazin	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
Bertrand (Augustin)	id.	Haute-Vienne.
Daudoux	id.	Gers.
Coutens	id.	Id.
Thiriot	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
Pesquet	Circonscription de l'Ouest	Alger.
Lasserre (Jean)	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Launoy	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.	Loiret.
Léger (Théophile)	Cie de la voie et des bât. du rés. P.-L.-M.	Seine.
Mallverney	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
Le Dosseur	Service maritime	Ille-et-Vilaine.
Person	Chemins de fer (M. **Küss**)	Meuse.
Godin	Service ordinaire	Nord.
Maigné	Service maritime	Ille-et-Vilaine.
Viallet	Circonscription de Philippeville	Constantine.
Delouilloux	Service ordinaire et navigation de l'Allier.	Puy-de-Dôme.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

Arrêté du 18 *juin* 1895. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM.

Ancienneté	**Simon** (Anatole)	Contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau d'Orléans	Haute-Vienne.
Choix.	**Andrieu** (Pierre)	Compagnie des chemins de fer du Midi.	Haute-Garonne.
id.	**Doléac**	— — —	Gironde.
Ancienneté	**Drogo**	Service municipal de Saint-Étienne	Loire.
Choix.	**Rampillon**	Service municipal de la ville d'Agen	Lot-et-Garonne.
id.	**Marie** (Eugène)	Service ordinaire	Manche.
Ancienneté	**Kervingant**	id.	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Rémy**	Compagnie des chemins de fer de l'Est.	Seine.
id.	**Maire**	Service ordinaire	Indre-et-Loire.
Ancienneté	**Guinot** (Camille)	id.	Charente-Inférre
Choix.	**Dauboin**	id.	Oise.
id.	**Vigne**	id.	Corrèze.
Ancienneté	**Séclin** (Étienne)	id.	Loiret.
Choix.	**Ventou-Duclaux**	Contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau P.-L.-M. — Contrôleur-comptable	Seine.

MM.

Choix.	**Jougla**	Contrôle central du réseau d'Orléans	Seine.
Ancienneté	**Hérisson**	En disponibilité	Lot.
Choix.	**Allongue**	Service ordinaire	Var.
id.	**Thiérot**	Navigation de la Seine (1re sect., 2e div.).	Seine.
Ancienneté	**Hédin**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
Choix.	**Laporte** (Barthélemy)	id.	Haute-Loire.
id.	**Fousse**	id.	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Foissotte**	Circonscription de Philippeville	Constantine.
Choix.	**Guilmart** (Émile)	Service ordinaire	Meuse.
id.	**Mansuy** (Alphonse)	Chemins de fer (M. **Denys**)	Vosges.
Ancienneté	**Renault** (Alexandre)	Voies navigables	Nord.
Choix.	**Fichet** (Georges)	Service maritime (1re section)	Seine-Inférieure.
id.	**Angely**	Service ordinaire	Var.
Ancienneté	**Lalloz**	id.	Haute-Saône.
Choix.	**Fanucci**	id.	Corse.
id.	**Lamare** (Émile)	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Gandot**	Canal du Rhône au Rhin	Jura.
Choix.	**Susini**	Service ordinaire et chemins de fer	Corse.
id.	**Anfossi**	Secrétariat du Conseil général des Mines.	Seine.
Ancienneté	**Gommier**	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
Choix.	**Pigneret** (Auguste)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Gard.
id.	**Paviot**	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Labatut** (Alfred)	Navigation de la Garonne et canal latéral.	Tarn-et-Garonne.
Choix.	**Boucher** (Em.)	Navigation de la Seine (2e section)	Seine.
id.	**Verlaque**	Service ordinaire	Var.
Ancienneté	**Caillassou**	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Dordogne.
Choix.	**Bernard** (Élisée)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Gard.
id.	**Lauga**	Service ordinaire	Landes.
Ancienneté	**Eybert** (Léon)	id.	Gard.
Choix.	**Cleenewerck**	Service maritime	Nord.
id.	**Labastie**	Service ordinaire	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Taillefert**	id.	Ariége.
Choix.	**Barillier**	Compagnie des ch. de fer d'intérêt local.	Vienne.
id.	**Florentin** (Joseph)	Service ordinaire	Meuse.
Ancienneté	**Navaillès**	En service détaché à la préfecture	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Roche** (Edouard)	Service ordinaire	Alger-Est.
id.	**Zylinski**	Chemins de fer (M. **Thurninger**) et service ordinaire	Charente-Inférre.
Ancienneté	**Messin**	Service ordinaire	Jura.
Choix.	**Bernard** (Justin)	id.	Vosges.
id.	**Picaud** (Guillaume)	Canal de Nantes à Brest et serv. maritime (1re section)	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Desponge**	Canal du Nivernais	Nièvre.
Choix.	**Campagne**	Service ordinaire	Drôme.
id.	**Arnaud** (Em.)	Chemins de fer (M. **Belleville**)	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Gallon**	Service ordinaire	Charente-Inférre.
Choix.	**Andrieu** (Pierre)	Service municipal de Saint-Étienne	Loire.
id.	**Legendre** (Em.)	Service ordinaire	Seine.
Ancienneté	**Pollet** (Ch.)	id.	Calvados.
Choix.	**Laclôtre**	Chemins de fer (M. **Jullien**)	Creuse.
id.	**Lenoir**	Navigation de la Loire (3e section)	Indre-et-Loire.

	MM.		
Ancienneté	**Donet**	Navigation de la Saône	Ain.
Choix.	**Firmery**	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Fabre (Cyrille)**	Navigation du Rhône	Gard.
Ancienneté	**Chaumette**	Service ordinaire	Oran.
Choix.	**Séguin (Fréd.)**	Chemins de fer (M. **Lasne**)	Vendée.
id.	**Pierre (Em.)**	Service ordinaire	Haute-Marne.
Ancienneté	**Moysan**	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	Seine.
Choix.	**Milon**	Service maritime	Morbihan.
id.	**Cachet**	Contrôle de la voie et des bâtiments (P.-L.-M.) et chemins de fer (M. **Petit**)	Rhône.
Ancienneté	**Lecat (Léon)**	Service vicinal	Nord.
Choix.	**Gouvan**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
id.	**Pasteur**	F. f. d'ingénieur à Sisteron	Id.
Ancienneté	**Barrère (Joseph)**	Chemins de fer (M. **Draux**)	Puy-de-Dôme.
Choix.	**Seigné**	Navigation de la Loire (2e section)	Loiret.
id.	**Rocca**	Service ordinaire et chemins de fer	Constantine.
Ancienneté	**Maupeu**	Service ordinaire	Gers.
Choix.	**Bailly**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
id.	**Lagriffoul**	Service ordinaire	Alger-Ouest.
Ancienneté	**Chion**	id.	Isère.
Choix.	**Secq**	Serv. municipal de la ville d'Armentières.	Nord.
id.	**Huard**	Service ordinaire	Loiret.
Ancienneté	**Stéphany**	Service maritime	Loire-Inférieure.
Choix.	**Delbouve**	id.	Nord.
id.	**Gabaud**	id.	Charente-Infére.
Ancienneté	**Chiron**	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Haute-Saône.
Choix.	**Beigbeder-Laberguisse**	Chemins de fer (M. **Belleville**)	Basses-Pyrénées.
id.	**Maret (Ant.)**	F. f. d'ingénieur à Figeac	Lot.
Ancienneté	**Maurel (Auguste)**	Hydraulique agricole	Gard.
Choix.	**Reynès (Em.)**	Chemins de fer (M. **Fouquet**)	Aveyron.
id.	**Barnier**	Service municipal de la ville de Grenoble.	Isère.
Ancienneté	**Quégain**	Hydraulique agricole	Haute-Saône.
Choix.	**Bey**	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Moselle
id.	**Salomon (Émile)**	Service ordinaire	Doubs.
Ancienneté	**Boyer (Marius)**	Circonscription de Constantine	Constantine.
Choix.	**Lamare (Victor)**	Service ordinaire	Mayenne.
id.	**Guilmart (Jean)**	id.	Ardennes.
Ancienneté	**Caye**	Service municipal de Paris	Seine.
Choix.	**Carpentier (Gustave)**	Service maritime	Landes.
id.	**Richard (Jules)**	Contrôle des lignes dans Paris	Seine.
Ancienneté	**Balme**	Navigation de la Saône	Rhône.
Choix.	**Lecourt (Joseph)**	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	Seine-et-Marne
id.	**Florentin (Alfred)**	Canal de la Marne à la Saône	Haute-Marne.
Ancienneté	**Williot (Jules)**	Service municipal de Paris	Seine.
Choix.	**Ouchy**	Navigation de la Seine (3e section)	Eure.
id.	**Payan**	Service ordinaire	Vaucluse.
Ancienneté	**Gardes**	Service maritime	Gironde.
Choix.	**Bouron**	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
id.	**Rodrigues**	id.	Landes.
Ancienneté	**Hurtu**	id.	Aisne.
Choix.	**Gent**	Navigation du Rhône	Rhône.

	MM.		
Choix.	**Bazou**	Canal du Nivernais	Nièvre.
Ancienneté	**Coupey**	Service ordinaire	Aisne.
Choix.	**Eliès** (Jean)	id.	Finistère.
id.	**Rochigneux**	id.	Loire.
Ancienneté	**Faivre** (Félicien)	id.	Yonne.
Choix.	**Amade** (Adrien)	id.	Pyrénées-Orient[les].
id.	**Daumas**	Service maritime	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Berger** (Antoine)	Service ordinaire	Loire.
Choix.	**Bouret**	Compagnie des chemins de fer du Midi.	Hérault.
id.	**Dervieux**	Service maritime et service ordinaire.	Charente-Inf[re].
Ancienneté	**Crapet**	Service vicinal	Aisne.
Choix.	**Brossard**	Bureau de l'ingénieur en chef, adjoint au au directeur du Contrôle de l'Ouest	Seine.
id.	**Séclin** (Yves)	Service ordinaire	Oise.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

Arrêté du 18 *juin* 1895.— Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Maurel**	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
Choix.	**Jouvin**	id.	Isère.
Ancienneté	**Goujon**	id.	Loiret.
Choix.	**Maurin**	Service ordinaire et chemins de fer.	Gard.
Ancienneté	**Fréchet**	Service ordinaire	Haute-Savoie.
Choix.	**Lehmann**	id.	Seine.
Ancienneté	**Piton-Bressant**	id.	Basses-Alpes.
Choix.	**Cassin**	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	Seine-Inférieure.
Ancienneté	**Clément** (Joseph)	Voie et bâtiments des ch. de fer de l'État.	Seine.
Choix.	**Ribeyre**	Service ordinaire	Haute-Loire.
Ancienneté	**Chaudier**	id.	Ardèche.
Choix.	**Dardant**	Chemins de fer (M. **Draux**).	Haute-Vienne.
Ancienneté	**Bellanger** (Charles)	Service ordinaire	Hautes-Alpes.
Choix.	**Delmas** (Marcel)	id.	Gironde.
Ancienneté	**Lassalle** (Paul)	id.	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Vié**	id.	Alger-Ouest.
Ancienneté	**Théron**	id.	Lot.
Choix.	**Lemagnen**	Service maritime	Manche.
Ancienneté	**Balard** (Marc)	Chemins de fer (M. **Jullien**).	Creuse.
Choix.	**Dufossé**	Service maritime.	Pas-de-Calais.
Ancienneté	**Verzat**	Chemins de fer (M. **Cadart**).	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Thomas** (Louis))	Bureau de l'Ingénieur en chef adjoint au Directeur du Contrôle de l'Est.	Seine.
Ancienneté	**Bichambis**	Service ordinaire	Aude.
Choix.	**Caraès**	id.	Finistère.
Ancienneté	**Cantecor**	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Dordogne.
Choix.	**Leyrisse**	Service ordinaire	Hérault.
Ancienneté	**Caillot** (Henri)	id.	Aveyron.

	MM.		
Choix.	**Bourdin** (Fr.)	Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau de l'Est	Aube.
Ancienneté	**Jaunay**	Ministère de l'agriculture	Gironde.
Choix.	**Paret**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
Ancienneté	**Aurenti**	Service maritime	Bouches-du-Rhône
Choix.	**Deschâteaux**	Contrôle de la voie et des bâtim. (Ouest)	Calvados.
Ancienneté	**Mazières**	Service ordinaire	Indre.
Choix.	**Zigmann**	id.	Haute-Saône.
Ancienneté	**Beauvais**	id.	Loiret.
Choix.	**Camus** (Clém.)	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Fachan**	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
Choix.	**Ribes**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Longère**	Navigation de la Loire (2e section)	Loire.
Choix.	**Schandeller**	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
Ancienneté	**Guerche**	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Choix.	**Fourcade** (Jean)	id.	Gers.
Ancienneté	**Laratte**	Navigat. de la Seine (3e section) et ch. de fer (M. **Chabert**)	Seine.
Choix.	**Testart**	Service ordinaire	Oise.
Ancienneté	**Peyré** (Auguste)	id.	Tarn.
Choix.	**Galard**	id.	Maine-et-Loire.
Ancienneté	**Garriguenc**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Choix.	**Jolibois**	Navigation de la Seine (2e section)	Id.
Ancienneté	**Basset**	Service maritime	Gironde.
Choix.	**Nadalet**	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre.
Ancienneté	**Mathieu** (Cam.)	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Meuse.
Choix.	**Allart** (H.)	Service ordinaire	Marne.
Ancienneté	**Mignonat**	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Haute-Garonne.
Choix.	**Amat** (Henri)	Compagnie des chemins de fer du Midi	Id.
Ancienneté	**Rieumailhol**	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
Choix.	**Châtin**	id.	Seine-et-Marne.
Ancienneté	**Huger**	id.	Loir-et-Cher.
Choix.	**Mollard**	id.	Isère.
Ancienneté	**Glandier**	id.	Haute-Vienne.
Choix.	**Dieudonnat**	id.	Indre-et-Loire.
Ancienneté	**Françon**	id.	Vaucluse.
Choix.	**Perségol**	Chemins de fer (M. **Séjourné**)	Lozère.
Ancienneté	**Serres** (Léopold)	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Dordogne.
Choix.	**Saubade**	Chemins de fer (M. **Belleville**)	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Labadens** (Stanislas)	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
Choix.	**Feugereux**	id.	Id.
Ancienneté	**Chaumont**	Navigation de la Loire (2e section)	Allier.
Choix.	**Goursat**	Service ordin. et ch. de fer (M. **Draux**)	Charente.
Ancienneté	**Farguès**	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Dordogne.
Choix.	**Noret** (Eugène)	Navigation de la Loire (2e section)	Allier.
Ancienneté	**Padrona**	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Choix.	**Layes**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
Ancienneté	**Fauquette**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
Choix.	**Giraud** (Jean)	id.	Alger-Est.
Ancienneté	**Lefrançois**	id.	Lozère.
Choix.	**Colné**	Service ord. et ch. de fer (M. **Bouvaist**)	Haute-Saône.

	MM.		
Ancienneté	**Milers**	Service vicinal	Nièvre.
Choix.	**Cantin**	Service ordinaire	Allier.
Ancienneté	**Gaston** (Henri)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Gironde.
Choix.	**Adeline**	Service ordinaire	Meuse.
Ancienneté	**Duplan**	id.	Gers.
Choix.	**Ritz**	id.	Haute-Savoie.
Ancienneté	**Grenier** (Jules)	id.	Haute-Loire.
Choix.	**Peignier**	id.	Meurthe-et-Moselle.
Ancienneté	**Medebielle**	id.	Hautes-Pyrénées.
Choix.	**Tardif** (Auguste)	Navigation de la Seine (3e section)	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Schacre**	Chemins de fer (M. **Barrand**)	Jura.
Choix.	**Bourdon** (Auguste)	Service maritime	Nord.
Ancienneté	**Anquetil**	Service maritime (1re section)	Seine-Inférieure.
Choix.	**Renoux** (Théodule)	Service ordinaire	Basses-Alpes.
Ancienneté	**Pasteau**	id.	Calvados.
Choix.	**Massot**	id.	Marne.
Ancienneté	**Doillon**	Canal du Rhône au Rhin	Jura.
Choix.	**Chabagny**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Figeac**	Chemins de fer (M. **Barre**)	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Lhotellier**	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
Ancienneté	**Dourrieu**	En disponibilité pour raisons de santé	Puy-de-Dôme.
Choix.	**Dabe**	Service des phares et balises	Seine.
Ancienneté	**Bissière**	Service maritime	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Convert**	Fouilles de Delphes	Grèce.
Ancienneté	**Salles** (Jules)	Service ordinaire	Aveyron.
Choix.	**Huart**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Joerger**	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Haute-Saône.
Choix.	**Donnat**	Service maritime	Hérault.
Ancienneté	**Chapelle**	Gisem. de phosph. du Dirr (circ. de Bône)	Constantine.
Choix.	**Hégly**	École nationale des Ponts et Chaussées	Seine.
Ancienneté	**Saint-Avy**	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Dordogne.
Choix.	**Vibert**	Service municipal de Paris	Seine.
Ancienneté	**Gros** (Gabriel)	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Corrèze.
Choix.	**Lainé** (Édouard)	Service maritime	Calvados.
Ancienneté	**Rauzy**	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Ariège.
Choix.	**Pierre** (Elphège)	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Meuse.
Ancienneté	**Adrian**	Service maritime	Bouches-du-Rhône.
Choix.	**Bouvart** (Henri)	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
Ancienneté	**Rouard**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Choix.	**Bourdin** (Louis)	Service ordinaire	Cher.
Ancienneté	**Drouilly**	Exploitation et traction des ch. de fer de l'Ouest (Contrôleur-Comptable)	Seine.
Choix.	**Féraud**	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
Ancienneté	**Jacomet**	id.	Gers.
Choix.	**Générat**	id.	Alger-Est.
Ancienneté	**Laprie**	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Bourdeaud** (Ch.)	Navigation de la Saône	Saône-et-Loire.
Ancienneté	**Lecat** (Louis)	Service ordinaire	Nord.
Choix.	**Personneaux**	id.	Oran.
Ancienneté	**Besse** (Adrien)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Portat**	Service ordinaire	Maine-et-Loire.

MM.

Ancienneté	**Laville**	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
Choix.	**Variet**	Service municipal de la ville de Roubaix.	Nord.
Ancienneté	**Chanterel**	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
Choix.	**Bidot**	Chemins de fer (M. **Drouet**)	Vienne.
Ancienneté	**Pitron**	Service ordinaire	Manche.
Choix.	**Caulet**	Contrôle de la voie et des bâtim. (P.-L.-M. et Midi). Contrôleur-Comptable	Hérault.
Ancienneté	**Jeanty** (Henry)	Chemins de fer (M. **Küss**)	Meuse.
Choix.	**Pansin**	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
Ancienneté	**Weber** (Jules)	Circonscription de Constantine	Constantine.
Choix.	**Jusseaume**	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
Ancienneté	**Gigot**	Service ordinaire	Aube.
Choix.	**Carbonnel** (Ludovic)	id.	Vaucluse.
Ancienneté	**Borzecki**	id.	Basses-Pyrénées.
Choix.	**Braleret**	Hydraulique agricole	Haute-Saône.
Ancienneté	**Pilcy**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
Choix.	**Molteaux**	Service ordinaire	Orne.
Ancienneté	**Cardi**	id.	Oran.
Choix.	**De Noël**	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orient[les].

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

Arrêté du 18 juin 1895. — Sont élevés à la 3e classe les Conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

MM.

Ancienneté	**Larcher**	Service ordinaire	Creuse.
id.	**Blanc** (Raoul)	Chemins de fer (M. **Dyrion**)	Vaucluse.
Choix.	**Cordier** (Alphonse)	Service maritime	Calvados.
Ancienneté	**Villemur**	Service ordinaire	Gers.
id.	**Lottin**	id.	Mayenne.
Choix.	**Bourgerie**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Lefèvre** (Jules)	Service ordinaire	Ardennes.
id.	**Martin** (Louis)	Navigation de la Marne (M. **Cadart**)	Haute-Marne.
Choix.	**Royet**	Service ordinaire	Haute-Loire.
Ancienneté	**Coudel**	id.	Allier.
id.	**Pascal** (Jules)	Chemins de fer (M. **Lordereau**)	Seine.
Choix.	**Pech** (Louis)	Service ordinaire	Haute-Garonne.
Ancienneté	**Haumont**	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
id.	**Longueville**	Service municipal de la Ville de Bordeaux.	Gironde.
Choix.	**De Willot-Beauchemin**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
Ancienneté	**Dubost** (Louis)	Service ordinaire	Eure.
id.	**Denjean**	id.	Ariège.
Choix.	**Py** (Alexis	Chemins de fer (M. **Reynès**)	Pyrénées-Orient[les].
Ancienneté	**Billiet**	Service ordinaire	Aube.
id.	**Aimo**	id.	Corse.
Choix.	**Carret**	id.	Alger-Ouest.
Ancienneté	**Beaudoin** (Victor)	id.	Saône-et-Loire.
id.	**Guyonnaud**	Chemins de fer (M. **Lordereau**)	Eure-et-Loir.

	MM.		
Choix.	**Eyssérie**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Garçon**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
id.	**Gross** (Joseph)	Navigation de la Marne (**M. Cadart**)	Haute-Marne.
Choix.	**Diébold**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Gérandal**	Service ordinaire	Alger-Ouest.
id.	**Pradié**	id	Lot.
Choix.	**Duclaux**	id.	Basses-Alpes.
Ancienneté	**Rouillard**	Canal de Nantes à Brest (1re section)	Loire-Inférieure
id.	**Domain**	Chemins de fer (**M. Faure**)	Indre-et-Loire.
Choix.	**Legendre** (Eugène)	Service ordinaire	Oise.
Ancienneté	**Bouveret**	Chemins de fer (**M. Pettit**)	Landes.
id.	**Cornu**	Service ordinaire	Loiret.
Choix.	**Pellarroque**	Circonscription de Bône	Constantine.
Ancienneté	**Daydé**	Service municipal de la Ville de Lyon	Rhône.
id.	**Rumpler**	Service ordinaire	Ardennes.
Choix.	**Lefebvre** (Georges)	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Ancienneté	**Michel** (Charles)	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
id.	**Duba**	Chemins de fer (**M. Chastellier**)	Dordogne.
Choix.	**Collignon** (Eugène)	Service ordinaire	Seine-et-Marne.
Ancienneté	**Roustan**	id.	Basses-Alpes.
id.	**Millien**	Service municipal de la Ville de Paris	Seine.
Choix.	**Michel** (Jean)	Service maritime	Charente-Infre.
Ancienneté	**Yèvre**	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Bonin**	Service vicinal	Nièvre.
Choix.	**Havet**	Service ordinaire	Seine.
Ancienneté	**Colonna de Lega**	id.	Corse.
id.	**Combaz**	Chemins de fer (**M. Girardon**)	Rhône.
Choix.	**Fornerot**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Cauret**	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
id.	**Lemonon**	id.	Saône-et-Loire.
Choix.	**Oswalt**	Chemins de fer économiques du Nord	Pas-de-Calais.
Ancienneté	**Morpain**	Service maritime	Charente-Infre.
id.	**Fighiéra**	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
Choix.	**Labbé** (Jules)	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieur
Ancienneté	**Michau**	Cont. de l'expl. et de la traction P.-L.-M.	Seine.
id.	**Loulier**	Service ordinaire	Allier.
Choix.	**Ledoux** (Léon)	Service maritime	Pas-de-Calais.
Ancienneté	**Gally**	Service ordinaire	Ardèche.
id.	**Galy-Carles**	Chemins de fer (**M. Proszynski**)	Ariège.
Choix.	**Bourdellon**	Service ordinaire	Basses-Alpes.
Ancienneté	**Fabre** (Joseph)	Chemins de fer (**M. Périer**)	Var.
id.	**Jau**	Cont. de la voie et des bât. (État et Orléans)	Gironde.
Choix.	**Schneider** (Julien)	Service ordinaire	Meurthe-et-M
Ancienneté	**Bonicel**	id.	Lozère.
id.	**Cabanel**	id.	Id.
Choix.	**Blanchard** (Albert)	id.	Vaucluse.
Ancienneté	**Thiéry**	id.	Meurthe-et-M
id.	**Taste** (Jean)	id.	Gers.
Choix.	**Perrennez**	id.	Finistère.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

Arrêté du 18 juin 1895. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, détachés au service des Travaux publics des Colonies, sont élevés, savoir :

Au grade de Conducteur principal.

M. **Munier** (Antoine), détaché à la Nouvelle-Calédonie.

De la 2e à la 1re classe.

MM. **Pérot**, détaché en Annam et au Tonkin.
Luret, — — —
Beaudoin, — — —
Labadens (François), détaché en Cochinchine.
Doffe, — —
Lavallée, détaché à la Nouvelle-Calédonie.
Corps, — —
d'Erneville (Georges), détaché au Sénégal.

De la 3e à la 2e classe.

M. **Bouqueton**, détaché au Congo.

De la 4e à la 3e classe.

M. **Gabon** (Jean), détaché à la Nouvelle-Calédonie.
Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1895.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

31 mai 1895. — M. **Renard** (Philippe), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Nevers, en qualité d'Agent voyer.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

1er juin. — M. **Houette** (Émile), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie de Fives-Lille, est remis en activité et mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

5 *juin.* — **M. Secq** (Charles), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable est remis en activité et autorisé à conserver ses fonctions de Directeur des Travaux municipaux de la Ville d'Armentières.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5e CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *mai* 1895. — **M. Deguisne** (Louis), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à s'occuper de l'étude des distributions d'eau des communes d'Auchel, d'Hazebrouck et de Croix, ainsi que de la direction des travaux de ces distributions d'eau, à la résidence de Béthune.

1er *juin.* — **M. Sebelin** (Joseph), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable et autorisé à se livrer à des expérimentations sur les ciments et à s'occuper de l'étude des projets et de la surveillance des travaux de distribution d'eau et de canalisation électrique, à la résidence de Grenoble.

12 *juin.* — **M. Brunet** (Joseph), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie du chemin de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence d'Amiens.

18 *juin.* — **M. Lanusse** (Casimir), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria, à la résidence de Baeza (Espagne).

21 *juin.* — **M. Allingry** (Eugène), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions de Directeur de la Compagnie du canal de la Bourne, à la résidence de Valence.

6° DISPONIBILITÉ.

31 mai 1895. — M. **Bechtold** (Joseph), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du canal maritime de la Basse-Loire, est mis en disponibilité pendant un an, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

Idem. — M. **Leroy** (Edmond), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est mis en disponibilité pendant six mois, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

1er *juin.* — M. **Laurent** (Léon), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5 *juin.* — M. **Myot** (Philibert), Conducteur principal attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

18 *juin.* — M. **Bernard** (Nicolas), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Dourrieu** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est mis en disponibilité pendant un an, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

21 *juin.* — M. **Henrion** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin, est mis en disponibilité pendant un an, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

7° DÉMISSIONS.

18 *juin* 1895. — Est acceptée la démission de M. **Courtet** (Émile), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité).

18 *juin* 1895. — Est acceptée la démission de **M. Le Gent** (Félix), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles.

8° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Despréaux** (Charles), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles.	17 juin 1895

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Merché** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Béthune.	21 avril 1895
M. **Mariel** (Charles), Conducteur principal, Meuse, service ordinaire.	19 mai 1895
M. **Langecombe** (Arsène), Conducteur de 3e classe, Mayenne, service ordinaire.	22 mai 1895

10° DÉCISIONS DIVERSES.

27 *mai* 1895. — M. **Pommier** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

31 *mai*. — M. **Le Morvan** (François), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, au service ordinaire et au service des études et travaux des chemins de fer de Guingamp à Carhaix et de Guingamp à Paimpol, passe au service ordinaire du département du Finistère.

Idem. — RÉORGANISATION DU SERVICE DE LA NAVIGATION DE LA GARONNE. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service de la navigation de la Garonne sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et quatre Commis en résidence à Agen.

MM. **Gendre**, Conducteur,
Langon, —
Pommarel, Commis.
Klein, —
Pouzet, —
Varain, —

Arrondissement de Toulouse.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs également attachés au service ordinaire du département de la Haute-Garonne et un Commis en résidence à Toulouse (Provisoirement trois Conducteurs).

MM. **Bouet**, Conducteur
Feillou, —
Larrue (Paul), —
} également attachés au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

Subdivision de Toulouse. — Aucune modification. — M. **Valart**, Conducteur (Dès que les circonstances le permettront, on rattachera à cette subdivision celle qui est actuellement confiée à M. **Estingoy**, Garonne en amont de Toulouse, entre le port de Pinsaguel et le barrage du Bazaele).

Arrondissement de Montauban.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis en résidence à Montauban.

MM. **Rouane**, Conducteur.
Radaly, Commis.
Rey, —

Subdivision de Montauban. — Aucune modification. — M. **Bouché**, Conducteur.

Subdivision de Castelsarrasin. — Aucune modification. — M. **Gosselin**, Conducteur.

Subdivision de Valence-d'Agen. — Aucune modification. — M. **Labatut**, Conducteur (en attendant la réalisation des subdivisions actuellement à l'étude, fusion des services ordinaire et de navigation).

Arrondissement d'Agen.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis en résidence à Agen.

MM. **Lassence**, Conducteur.
Raynaud, —
Labadie, Commis.
Ségas, —

M. N..., Commis. (Le titulaire de cet emploi devra être pris parmi le personnel des Commis du bureau de l'Ingénieur chargé à la résidence d'Agen, du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot).

1re *Subdivision d'Agen.* — Aucune modification. — M. **Charpentier** (Jean), Conducteur.

2e *Subdivision d'Agen.* — Aucune modification. — M. **Lauzin**, Conducteur.

Subdivision de Tonneins. — Aucune modification. — M. **Ribet**, Conducteur.

Subdivision de Marmande. — Aucune modification. — M. **Laprie**, Conducteur.

Arrondissement de Bordeaux.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur en résidence à Bordeaux (Provisoirement et jusqu'à l'admission à la retraite de M. **David**, Commis, un Conducteur et un Commis).

MM. **Espagnet**, Conducteur.
David, Commis.

Subdivision de Barie. — Aucune modification. — M. **Larrieu**, Conducteur.

31 *mai.* — M. **Radouan** (Octave), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne.

Idem. — M. **Charpentier** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, passe au service de la navigation de la Garonne, même département.

4 *juin.* — M. **Olive** (Ferdinand), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure, passe au service maritime — 2e section — du département de la Seine-Inférieure.

11 *juin.* — M. **Lalande** (Didier), Conducteur de 3e classe

attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du même département.

11 *juin.* — M. **Pradès** (Fernand), Conducteur de 4e classe, détaché au service de la Direction de l'hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture et nommé Rédacteur audit Ministère, cesse de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

17 *juin.* — M. **Duron** (Félix), Conducteur principal attaché, dans le département de la Creuse, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans et au service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre, cesse d'être attaché à ce dernier service.

18 *juin.* — M. **Hézard** (Augustin), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Lavadoux** (André), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département du Puy-de-Dôme, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Masset** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, au service du Contrôle des travaux du chemin de Lozanne à Paray-le-Monial et au Contrôle de l'exploitation technique des voies ferrées des quais du port d'Arles-Trinquetaille, reste exclusivement attaché au service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Klein** (Georges), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial et au Contrôle de l'exploitation technique des voies ferrées des quais du port d'Arles-Trinquetaille.

Idem. — M. **Surre** (Alfred), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Ariège.

Idem. — M. **Neyrolles** (Sylvain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans

le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

18 *juin.* — M. **Lecourt** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, même département.

20 *juin.* — M. **Branciard** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Session 1894-1895.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE ARRÊTÉ LE 28 MAI 1895.

PREMIÈRE CLASSE	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
MM.	MM.	MM.
1. Troté.	1. Labeille.	1. Suquet.
2. Guiffart.	2. Jomier.	2. Riboud.
3. Bourgeois.	3. Pocard-Kerviler.	3. Guyot.
4. Bauër.	4. Castaing.	4. Bérengier.
5. Margaine.	5. Porché.	5. Ninck.
6. Couturier.	6. Ader.	6. Ruffieux.
7. Mazerolle.	7. Candelier.	7. Garan.
8. Blaise.	8. Rogie.	8. Ourson.
9. Tinardon.		9. Sarazin.
		10. Bory.
		11. Lehouchu.
		» Lahaussois.
		» Conte.
		» Joyant.

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS DÉCERNÉS AUX ÉLÈVES INGÉNIEURS.

Première classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'une préfecture maritime*	CONSTRUCTION		HYDRAULIQUE AGRICOLE — *Mise en valeur d'un terrain au voisinage d'un canal*	MACHINES A VAPEUR — *Avant-projet de traction mécanique sur un tramway*	FORTIFICATION — *Deux études Travaux de défense et de destruction*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	LANGUES ÉTRANGÈRES	
	Navigation intérieure — *Avant-projet de dérivation*	*Travaux maritimes* — *Projet d'un bassin de radoub*					*Allemand*	*Anglais*
Margaine, 1er p. Tinardon, 2e p. Troté, acc. Bourgeois, acc.	Troté, 1er p. Bauër, 1er p. Mazerolle, 2e p. Bourgeois, acc.	Couturier, 1er p. Bourgeois, 2e p. Troté, acc.	»	Bourgeois, 1er p. Troté, 2e p. Bauër, acc.	Bourgeois, 1er p. Mazerolle, 2e p. Couturier, acc.	»	Bauër, 1er p. Blaise, 2e p. Margaine, 1er ac. Mazerolle, 2e ac.	Couturier, 1er p. Guiffart, 2e p. Margaine, acc. Bourgeois, acc.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'un marché couvert.*	CONSTRUCTION			MÉCANIQUE — *Études : 1° Ascenseur ; 2° Charpente métallique.*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	LEVERS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES	
	Projet de Pont en maçonnerie	*Projet de Pont métallique*	*Navigation intérieure* — *Projet de portes d'écluse*				*Allemand*	*Anglais*
Pocard-Kerviler, 1er p. Porché, 2e p. Ader, acc.	Pocard-Kerviler, 1er p. Castaing, 2e p. Labeille, 1er acc.		Labeille, 2e p. Pocard-Kerviler, 2e p.	Labeille, 1er p. Pocard-Kerviler, acc.	»	Pocard-Kerviler, 1er p. Ader, 2e p. Labeille, 1er ac. Castaing, 1er ac.	Jomier, 1er p. Pocard-Kerviler, 2e p.	Labeille, 1er p. Pocard-Kerviler, 2e p. Rogie, acc. Jomier, acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE — *Bâtiment de douane et Porte d'arsenal maritime*	CONSTRUCTION — *Avant-projet et projet définitif de route*	MÉCANIQUE — *Études : Poutre droite et poutre à 5 travées*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES	
					Allemand	*Anglais*
[illegible], 1er pr. Ninck, 2e pr. [illegible]	Guyot, 1er pr. Huguet, 2e pr. [illegible], 1er acc.	Bérengier, 1er pr. Huguet, 2e pr. [illegible], 1er acc.	»	Bérengier, 1er pr. Huguet, 2e pr. Ninck, 2e pr. [illegible]	[illegible], 1er pr. Huguet, 2e pr. [illegible], 1er acc.	Huguet, 1er pr. [illegible], 1er pr. [illegible], 2e pr. [illegible]

LOIS

(N° 269)

[26 novembre 1894]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Oise et de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Bussy à Ercheu.

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Oise et de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Bussy à Ercheu.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de l'Oise et de la Somme sont autorisés à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions, pour le premier département, de la convention passée le 1er avril 1893, entre le préfet de l'Oise, d'une part, et M. *Alfred Lambert*, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention; pour le second département, de la convention passée le 26 avril 1893, entre le préfet de la Somme, d'une part, et M. *Alfred Lambert*, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahiers des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à

65.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 11^{km},800 dans l'Oise et 1^{km},100 dans la Somme, et, y compris, d'une part, 9.500 francs au minimum pour le matériel roulant, et, d'autre part, les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 de la dépense kilométrique excédant 45.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor jusqu'en 1950 inclus est fixé à 16.520 francs dans l'Oise, et à 1.540 francs dans la Somme.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, sera calculée d'après les bases fixées aux conventions précitées des 1er et 26 avril 1893, pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé le 9 septembre 1892, et modifié par avenant du 4 septembre 1893, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. *Alfred Lambert*.

Les résultats desdits traité et avenant, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ces traité et avenant restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Bussy à Ercheu, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

Art. 7. — L'enregistrement des traité et avenant approuvés par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi d'État.

1° DÉPARTEMENT DE L'OISE.

Chemin de fer d'intérêt local de Bussy à Ercheu (partie comprise dans le département de l'Oise).

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. *Grimanelli*, officier de la Légion d'honneur, préfet du département de l'Oise, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 :

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 août 1882 ;

4° De la décision du conseil général de l'Oise, en date du 19 août 1891, et de la décision de la commission départementale, en date du 21 mars 1893,

D'une part,

Et M. *Alfred Lambert*, ingénieur, demeurant à Paris, boulevard Magenta, n° 162,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de l'Oise concède à M. *Alfred Lambert*, qui accepte, la construction et l'exploitation de la ligne du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Bussy à Ercheu, ayant une longueur approximative de 11km,800 (partie comprise dans le département de l'Oise).

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882, aux conditions et dans les délais du cahier des charges ci-annexé et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — Le matériel fixe et roulant, les matières destinées à la construction et à l'entretien de la ligne seront d'origine exclusivement française.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut (impôts déduits) de la ligne concédée, pour faire face aux dépenses d'exploitation et au payement des intérêts, amortissement compris, du capital de premier établissement, le département s'engage à couvrir cette insuffisance, dans les limites indiquées ci-après, tant à l'aide de ses propres ressources qu'à l'aide des subventions communales ou particulières et de la participation de l'État, telle qu'elle est définie par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

La subvention du département, y compris celles des communes et des particuliers, ne pourra dépasser dans aucun cas 1.400 francs par kilomètre et par an ; elle sera payable jusqu'en 1950 inclus, à partir de l'ouverture de la ligne.

Le remboursement des avances faites par le département, les communes et les intéressés est prévu comme devant se faire dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Dans le calcul des remboursements, le capital de 45.000 francs par kilomètre avancé par la compagnie du Nord aura droit au prélèvement de 4f,40 p. 100, dont il est parlé à l'article 5, et seulement jusqu'au 31 décembre 1950, époque à laquelle il doit être amorti.

Art. 5 — Pour l'application de l'article ci-dessus, il est entendu que :

1° Le capital de premier établissement est fixé au montant des dépenses réellement faites par le concessionnaire, sans pouvoir dépasser un maximum de 65 000 francs par kilomètre, y compris 9.500 francs au minimum pour le matériel roulant. Ce chiffre comprend, outre toutes les dépenses spécifiées à l'article 1er du décret du 20 mars 1882, les frais d'études et de constitution de la société anonyme dont il est question à l'article 10 ci-après, ainsi que

toutes les dépenses à faire pendant la période d'exploitation pour travaux complémentaires, tels qu'agrandissement des gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voie de garage, etc.

Les frais de constitution du capital-actions ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 pour la part de la dépense kilométrique excédant 45 francs;

2° Le taux de l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement ci-dessus déterminé, sera fixé à 4f,40 p. 100;

3° Les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises en compte, chaque année, que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule $1.500 + \frac{R}{2}$ dans laquelle la lettre R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée.

Les frais d'exploitation ci-dessus s'appliquent au nombre des trains nécessaires à une bonne exploitation.

Ce nombre, fixé au minimum à trois dans chaque sens par l'article 32 du cahier des charges, sera obligatoirement porté à quatre dès que la recette brute se sera maintenue au-dessus de 4.500 francs pendant deux années consécutives.

La longueur qui servira de base au calcul des subventions annuelles sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire suivant l'axe de la voie principale;

a) En ce qui concerne les frais de construction, entre l'aiguille d'accès dans la gare de Bussy et la limite du département de la Somme, la longueur maximum admise en compte sera de 11km,800;

b) En ce qui concerne les frais d'exploitation, entre l'axe de la gare de Bussy et la limite du département de la Somme.

Art. 6. — La subvention due par le département sera payée au plus tard un mois après que le ministre des travaux publics aura arrêté annuellement le chiffre des subventions dues par l'État et le département, suivant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 du décret réglementaire du 20 mars 1882.

Les payements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 p. 100 au profit du concessionnaire.

Conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882 (le concessionnaire pourra, en présentant son compte annuel, demander une avance qui lui sera due à titre de subvention. Lorsque le montant de cette somme aura été fixé par le ministre des travaux publics, la part afférente au département devra être payée dans le délai d'un mois, faute de quoi cette somme portera un intérêt de 4 p. 100 jusqu'à l'époque fixée au paragraphe 1er pour le payement de la subvention définitive.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 7. — Les sommes dues par le concessionnaire à l'État, aux départe-

ments ou aux communes pour le remboursement de leurs avances dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, seront payées un mois après que le ministre des travaux publics aura arrêté les comptes de l'année.

Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 p. 100 au profit des intéressés.

Art. 8. — De convention expresse, il est dérogé dans les termes du cahier des charges annexé à la présente convention, aux articles 7, paragraphes 5, 31, paragraphe 8 du cahier des charges type.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin et par l'article 13, paragraphe 2, du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882.

Elle pourra être dénoncée par l'une des parties si la loi d'utilité publique n'a pas été rendue dans un délai de trois années à partir de la date de la signature.

Art. 10. — dans un délai de trois ans à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, envers le département, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par décret en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Beauvais, le 1er avril 1893.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la station de Bussy, établie sur la ligne de Noyon à Guiscard, passera par ou près Catigny, Écuvilly, Beaulieu-les-Fontaines, Ognolles, pour entrer dans le département de la Somme et aboutir à la station d'Ercheu, extrémité du réseau actuel de ce département.

Le reste comme *au type* (*).

(*) Voir le *type, Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 20 novembre 1894.

2° DÉPARTEMENT DE LA SOMME

Chemin de fer d'intérêt local de Bussy à Ercheu (partie comprise dans le département de la Somme).

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. *Allain-Targé*, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet du département de la Somme, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882;

4° Des délibérations du conseil général de la Somme, en date des 25 avril 1890 et 21 août 1891, et de la délibération de la commission départementale, en date du 14 mars 1892, et de la délibération du conseil général, en date du 11 avril 1893,

D'une part,

Et M. *Alfred Lambert*, ingénieur, demeurant à Paris, boulevard Magenta, n° 162,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de la Somme concède à M. *Alfred Lambert*, qui accepte, la construction et l'exploitation de la partie du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite, de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, ci-après désignée : *Bussy à Ercheu*, partie comprise dans le département de la Somme, d'une longueur approximative de 1km,100.

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882, aux conditions et dans les délais du cahier des charges ci-annexé et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — Le matériel fixe et roulant, les matières destinées à la construction et à l'entretien des lignes seront d'origine exclusivement française.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, de la ligne concédée, pour faire face aux dépenses d'exploitation et au payement des intérêts, amortissement compris, du capital de premier établissement, le département s'engage à couvrir cette insuffisance dans les limites indiquées ci-après, tant à l'aide de ses propres ressources qu'à l'aide des subventions communales ou particulières et de la participation de l'État, telle qu'elle est définie par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

La subvention du département, y compris celle des communes et des particuliers, ne pourra dépasser, dans aucun cas, 1.400 francs par kilomètre et

par an, elle sera payable jusqu'en 1930 inclus, à partir de l'ouverture de la ligne.

Le remboursement des avances faites par le département, les communes et les intéressés, est prévu comme devant se faire dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Dans le calcul des remboursements, le capital de 45.000 francs par kilomètre, avancé par la compagnie du Nord, aura droit au prélèvement de 4f,40 p. 100, dont il est parlé à l'article 5 et seulement jusqu'au 31 décembre 1950, époque à laquelle il doit être amorti.

Art. 5. — Par l'application de l'article ci-dessus, il est entendu que :

1° Le capital de premier établissement est fixé au montant des dépenses réellement faites par le concessionnaire, sans pouvoir dépasser un maximum de 65.000 francs par kilomètre, y compris 9.500 francs au minimum pour le matériel roulant Ce chiffre comprend, outre toutes les dépenses spécifiées à l'article 1er du décret du 20 mars 1882, les frais d'études et de constitution de la société anonyme dont il est question à l'article 10 ci-après, ainsi que toutes les dépenses à faire, pendant la période d'exploitation, pour travaux complémentaires, tels qu'agrandissement de gares, augmentation de matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, etc. Les frais de constitution du capital-actions ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 pour la part de la dépense kilométrique excédant 45.000 francs ;

2° Le taux de l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement ci-dessus déterminé, sera fixé à 4f,40 p. 100 ;

3° Les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises en compte, chaque année, que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule $1.500 + \frac{R}{2}$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée.

Les frais d'exploitation ci-dessus s'appliquent au nombre des trains nécessaires à une bonne exploitation.

Ce nombre, fixé au minimum à trois dans chaque sens par l'article 32 du cahier des charges, sera obligatoirement porté à quatre dès que la recette brute se sera maintenue au-dessus de 4.500 francs pendant deux années consécutives.

La longueur qui servira de base au calcul des subventions annuelles sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire exécuté suivant l'axe de la voie principale, savoir :

a) En ce qui concerne les frais de construction, entre l'aiguille d'accès dans la gare d'Ercheu et la limite du département de l'Oise, la longueur maximum admise en compte sera de 1km,100 ;

a) En ce qui concerne les frais d'exploitation, entre l'axe de la gare d'Ercheu et la limite du département de l'Oise.

Art. 6. — La subvention due par le département sera payée, au plus tard, un mois après que le ministre des travaux publics aura arrêté annuelle-

ment le chiffre des subventions dues par l'État et le département, suivant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 du décret réglementaire du 20 mars 1882.

Les payements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 p. 100 au profit du concessionnaire.

Conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, le concessionnaire pourra, en présentant son compte annuel, demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Lorsque le montant de cette somme aura été fixé par le ministre des travaux publics, la part afférente au département devra être payée dans le délai d'un mois, faute de quoi cette somme portera un intérêt de 4 pour 100 l'an jusqu'à l'époque fixée au paragraphe 1er pour le payement de la subvention définitive.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 7. — Les sommes dues par le concessionnaire à l'État, au département ou aux communes, pour le remboursement de leurs avances dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, seront payées un mois après que le ministre des travaux publics aura arrêté les comptes de l'année. Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 pour 100 au profit des intéressés.

Art. 8. — De convention expresse il est dérogé, dans les termes du cahier des charges annexé à la présente convention, aux articles 7, paragraphe 5, et 31, paragraphe 8, du cahier des charges type.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13, paragraphe 2, du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882.

Elle pourra être dénoncée par l'une des parties, si la loi d'utilité publique n'a pas été rendue dans un délai de trois années à partir de la date de la signature.

Art. 10. — Dans un délai de trois ans à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, envers le département, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Amiens, le 26 avril 1893.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la station de Bussy, établie sur la ligne de Noyon à Guiscard, passera par ou près Catigny, Ecuvilly, Beaulieu-les-Fontaines, Ognolles, pour entrer dans le département de la Somme et aboutir à la station d'Ercheu, extrémité du réseau actuel de ce département.

Le reste *comme au type* (*).

CHEMIN DE FER A VOIE ÉTROITE DE BUSSY A ERCHEU.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord dont le siège est à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, représentée par :

MM. André-Jean-Laurens de Waru; Omer-Henri Vallon; Joseph Hottinguer; agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et sous réserve de l'approbation du présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard Magenta, n° 162, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur, de Bussy à Ercheu, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département de l'Oise a, dans sa séance du 19 août 1891, concédé à M. Lambert le chemin de fer à voie de 1 mètre, de Bussy à la limite du département de l'Oise, vers Ercheu, et le conseil général du département de la Somme a, dans sa séance du 21 août 1891, concédé également à M. Lambert une ligne à voie étroite de 1 mètre partant de la limite du département de la Somme et aboutissant à Ercheu, les deux concessions ayant ensemble une longueur de 12 kilomètres 800 mètres environ.

Les départements ont accordé des concessions avec une garantie d'intérêt éventuel et annuelle dont le maximum pourrait atteindre 1.400 francs par kilomètre.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, cette subvention motivera de la part de l'État une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 28 novembre 1891.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Bussy à Ercheu sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Lambert ou la société à constituer par lui, pour le chemin de Bussy à Ercheu, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de 45.000 francs par kilomètre au maximum.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple à 4 p. 100 par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Art. 3. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, M. Lambert, ès qualités, lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon, Joseph Hottinguer, ès qualités, le montant en principal et intérêts des sommes que M. Lambert ou la société de Bussy à Ercheu auront à recevoir de l'État et des départements de l'Oise et de la Somme, ou de toute autre part, à titre de garantie d'intérêts ou pour toute autre cause, notamment en vertu des traités de concession des 7 avril et 10 mai 1892 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Bussy à Ercheu, tel que cet excédent lui sera dû par la société qui exploitera.

A cet effet, M. Lambert, ès qualité, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État et les départements de l'Oise et de la Somme, résultant notamment desdits traités de concession et de la loi déclarative d'utilité publique, et aussi dans ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

M. Lambert, ès qualités, s'oblige à réitérer ces transports et délégation, à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne dès à présent tous pouvoirs et autorisations à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation des traités passés le 10 mai 1892 avec le département de l'Oise et le 7 avril 1892 avec le département de la Somme, par lesquels il s'est engagé notamment (art. 10) à constituer une société anonyme qui se substituera à lui et qui devra réaliser intégralement et employer le capital-actions

stipulé dans lesdits traités avant de réclamer aucune partie des avances consenties ci dessus.

Art. 4. — Les intérêts et le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er ci-dessus seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux, les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Les annuités de remboursement, ci-dessus stipulées, seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des obligations de la compagnie du Nord, pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-payement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, comme aussi au cas où la compagnie du Nord resterait, d'une façon quelconque, à découvert sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à 4 p. 100 l'an, à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1950 seront prélevées sur les excédents des produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — A raison des dispositions qui précèdent, M. *Lambert* ou la société à constituer par lui, pour le chemin de Bussy à Ercheu, ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie agréée par la compagnie du Nord.

M. *Lambert*, ou la société à constituer par lui, s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligations ou autres emprunts, sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra, en conséquence, prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 6. — M. *Lambert*, ou la société à constituer par lui, se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 7. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. *Lambert*, en son nom et en celui de la société à constituer par lui, à Paris, boulevard Magenta, n° 162.

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 8. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de M. *Lambert* et de la société à constituer par lui.

Art. 9. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

a) M. *Lambert*, ou la société à constituer par lui, obtiendra pour la ligne de Bussy à Ercheu les garanties prévues et notamment de l'État un concours équivalent à ceux des départements.

b) Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du

Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait double à Paris, le 9 septembre 1892.

CHEMIN DE FER DU NORD.

AVENANT.

Entre les soussignés, MM. *Léon Say*, *Hippolyte-Gaston Griolet* et *Omer-Henri Vallon*, agissant en leur qualité d'administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord,

D'une part;

Et M. *Lambert* (*Alfred*), ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard Magenta, n° 162, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, de Bussy à Ercheu, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Après avoir rappelé que, par actes sous signatures privées, en date, à Paris, du 9 septembre 1892, un traité a été conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. *Lambert*, ingénieur civil, réglant les conditions de l'avance financière faite par la compagnie du chemin de fer du Nord à M. *Lambert*, en vue de la construction du chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur, de Bussy à Ercheu,

Il a été exposé ce qui suit :

Par suite de la substitution aux actes primitifs qui avaient été passés les 10 mai et 7 avril 1892, entre les départements de l'Oise et de la Somme et M. *Lambert*, au sujet de la concession de la ligne de Bussy à Ercheu, des nouvelles conventions signées les 1er et 26 avril 1893, les modifications suivantes sont apportées au traité d'avance financière ci-dessus désigné :

PRÉAMBULE.

§ 1er. — Le texte de ce paragraphe est complété ainsi qu'il suit :

Le conseil général du département de l'Oise a, dans sa séance du 19 août 1891, concédé à M. *Lambert* le chemin de fer à voie de 1 mètre, de Bussy à la limite du département de l'Oise, vers Ercheu, et le conseil général du département de la Somme a, dans ses séances des 21 août 1891 et 11 avril 1893, concédé également, etc.

Art. 3. — §§ 1er et 6. — Les dates des traités de concession conclus entre les départements de l'Oise et de la Somme et M. *Lambert* deviennent 1er et 26 avril 1893 au lieu de 10 mai et 7 avril 1892, dates portées au traité financier.

Fait triple à Paris, le 4 septembre 1893.

DÉCRETS

(N° 270)

[12 décembre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et dépenses à faire, par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, pour l'établissement de nouvelles voies de garage à la gare de Clairfontaine, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, confomément au projet présenté le 3 août 1894, avec un détail estimatif rectifié montant à 13.860 francs, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de deux millions ouvert conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 271)

[29 décembre 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 3 de la Dordogne, de Ribérac à Chalus, dans la traverse de Nontron, au droit de l'immeuble de la dame veuve *Dupuy*, tel qu'il est indiqué par des lignes rouges sur le plan visé

par l'agent voyer en chef, le 4 juillet 1894, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Nontron, dans ses délibérations des 24 août et 22 décembre 1893;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 272)

[12 février 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de jonction à Roanne (Loire), et la modification de la soudure de l'embranchement du port de Roanne avec la ligne de Moret à Roanne, conformément aux dispositions des plans dressés, à la date des 10 et 11 avril 1893, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lesquels plans resteront annexés au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 273)

[19 février 1895]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 27, de Cierp en Espagne, dans la partie comprise entre les points kilométriques 120km,688 et 120km,887 sur le territoire des communes de Gaud et de Marignac (Haute-Garonne), tel qu'il est indiqué par des lignes rouges sur le plan visé par l'agent voyer en chef du département, le 16 juin 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administratian est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 274)

[19 février 1895]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet des 20-24 avril 1894, et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 7 juin 1894, les travaux à exécuter en vue de l'augmentation des ressources alimentaires du canal de la Marne au Rhin, sur les deux versants du bief de partage de Mauvages;

2° La dépense, évaluée à 1.550.000 francs, sera imputée sur les crédits ouverts à la deuxième section du budget du ministère

des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration de canaux de navigation.

3° Le présont décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 275)

[5 juin 1895]

Décret portant exécution des travaux de reconstruction partielle du mur du quai Est du bassin à flot extérieur de port de la Rochelle (Charente-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de reconstruction partielle du mur du quai Est du bassin à flot extérieur du port de la Rochelle, conformément aux dispositions du projet ci-dessus visé et à l'avis, également ci-dessus visé, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à la somme de 246.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites au budget de chaque exercice pour les travaux d'amélioration et d'extension des ports maritimes.

(N° 276)

[5 juin 1895]

Décret modifiant l'article 38 du cahier des charges annexé au décret du 9 janvier 1891, qui a concédé à la chambre de commerce de la Rochelle un outillage public sur les quais du port de la Pallice.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le texte de l'article 38 du cahier des charges annexé au décret susvisé du 9 janvier 1891 est modifié comme suit :

« *Art.* 38. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

« Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État dans l'intérêt des services publics de l'État.

« Il peut en outre être établi des abonnements à prix réduits.

« Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une personne doit être accordé de plein droit à toute autre personne qui se soumet aux mêmes conditions. »

(N° 277)

[8 juin 1895]

Décret déclarant d'utilité prblique les travaux nécessaires pour le prolongement de la jetée du port d'Erquy (Côtes-du-Nord).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour le prolongement de la jetée du port d'Erquy, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé dont la dépense est estimée 135.000 francs, et des avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal d'Erquy et par la chambre de commerce de Saint-Brieuc, ainsi qu'il résulte respectivement des délibérations ci-dessus visées des 3 et 6 décembre 1893, de contribuer à la dépense par des subventions respectivement fixées à 25.000 et 20.000 fr.

Le montant de ces subsides sera versé au Trésor au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports.

(N° 278)

[5 juillet 1895]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement, dans le département de la Gironde, d'un tramway, à traction électrique, entre Bordeaux et Pessac.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries, entre Bordeaux (boulevard de Talence) et Pessac.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 26 avril 1895, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et MM. Aubian et Jaubert, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, officier de la Légion d'honneur, préfet du département de la Gironde, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 12 avril 1894 et 25 avril 1895,

D'une part,

Et MM. J. Aubian, négociant armateur, demeurant à Bordeaux, 5, allées de Chartres, et Paul Jaubert, capitaine au long cours, propriétaire, demeurant à Bordeaux, 14, rue de Cursol,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à MM. Aubian et Jaubert, qui l'acceptent, une ligne de tramway à voie de 1 mètre de largeur pour le service des voyageurs et, éventuellement, des messageries entre Bordeaux et le bourg de Pessac. La ligne sera à voie unique ; elle partira du boulevard de Talence à Bordeaux et empruntera ensuite l'assiette du chemin de grande communication n° 104.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure ainsi que les acquisitions de terrains seront faits par les soins et aux frais des concessionnaires.

Art. 3. — Les concessionnaires s'engagent à exploiter le tramway de Bordeaux à Pessac à leurs frais, risques et périls, pendant la durée de la concession sans aucune subvention du département ni de l'État.

Art. 4. — Les concessionnaires s'engagent à demander, dans un délai de cinq ans à partir de ce jour, la concession d'un prolongement de la ligne de Bordeaux à Pessac jusqu'au village de l'Alouette, situé à 3 kilomètres du bourg de Pessac, ledit prolongement empruntant le chemin de grande communication n° 104. Toutefois, ils ne pourront être tenus d'exécuter les travaux de ce prolongement que lorsque la recette totale de la ligne de Bordeaux à Pessac aura atteint, pour une année quelconque comptée du 1er janvier au 31 décembre, le chiffre de 146.000 francs. Ce chiffre étant constaté, les travaux devront être terminés dans un délai de six mois à dater du jour de l'approbation des projets d'exécution; faute de quoi, les concessionnaires seront passibles, par semaine de retard, d'une amende de 100 francs au profit du département de la Gironde.

Art. 5. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé à l'exécution desquelles les concessionnaires déclarent se soumettre.

Art. 6. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Art. 7. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité

publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1888, que, dans la rédaction du cahier des charges ci-annexé, il est apporté dérogation ou modification aux indications du cahier des charges type en ce qui concerne les articles 6, 7, 12, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32.

Fait à Bordeaux, le 26 avril 1895.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries.

La traction aura lieu par moteur électrique.

Art. 2. — Cette ligne sera à voie unique; elle partira du boulevard de Talence; elle empruntera ensuite la voie publique désignée sous le nom de route de Pessac, classée chemin de grande communication sous le n° 104, et aboutira au bourg de Pessac.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 279)

[8 juillet 1895]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un réseau de tramways, à traction électrique, entre Angers et la Pyramide.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 11 juillet 1895.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et des messageries entre Angers et Érigné et entre Angers et la Pyramide.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville d'Angers est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 9 avril 1895, entre le maire d'Angers, au nom de la ville, et MM. Grammont et Faye pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, MM. Faye et Grammont devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. le docteur Guignard, maire de la ville d'Angers, agissant au nom des habitants de ladite ville et spécialement autorisé par le conseil municipal suivant délibérations des 31 août 1894 et 30 mars 1895 ;

2° M. Grammont (Alexandre), industriel, demeurant à Pont-de-Chéruy (Isère), représenté par M. Faye (Ennemond), désigné ci-après, suivant procuration du 8 septembre 1894 ci-annexée ;

3° M. Faye (Ennemond), demeurant à Lyon, 15, cours Lafayette ;

MM. Grammont et Faye déclarant s'engager solidairement envers la ville d'Angers,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville d'Angers, en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways d'Angers à Érigné et à la Pyramide, s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit réseau à MM. Grammont et Faye, qui acceptent, aux conditions du cahier des charges.

Cette rétrocession n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par décret rendu en Conseil d'État, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Il est bien entendu que, dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la concession demandée, comme aussi dans le cas où MM. Grammont et Faye ne seraient pas acceptés comme rétrocessionnaires, le présent traité sera considéré comme nul et non avenu et MM. Grammont et Faye ne pourront prétendre à aucune indemnité.

Art. 2. — MM. Grammont et Faye déclarent accepter cette rétrocession et s'engagent à construire et à exploiter à leurs frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt, le réseau de tramways qui fait l'objet du traité. La rétrocession leur est consentie conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et du 30 janvier 1894 et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Ils seront, en conséquence, assujettis envers la ville d'Angers à toutes les obligations imposées à celle-ci par le cahier des charges, de même qu'ils seront subrogés aux avantages en résultant pour la ville.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 3, 6, 10, 11, 16, 23, 29, 30, 37, 38 et 41 et suppression des articles 25 et 27.

Art. 3. — Dans le cas où la ville accorderait ou rétrocéderait de nouvelles concessions de tramways, MM. Grammont et Faye auraient, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans ; un délai de trois mois leur serait accordé après notification pour formuler leur acceptation ou leur refus.

Passé ce délai, ils seraient forclos du droit de préférence.

Art. 4. — La ville reversera à MM. Grammont et Faye la subvention qui serait accordée par l'État en compensation de l'entretien sur les routes nationales de la zone affectée au service de la voie ferrée. Elle s'engage à payer, pour l'entretien des zones empruntées à la voirie urbaine, pour le même motif, la même allocation que celle accordée par l'État et proportionnellement aux longueurs empruntées.

Art. 5. — Les rétrocessionnaires payeront à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance journalière de 15 centimes par voiture en activité.

Le total des redevances, d'après état vérifié par l'administration municipale, sera versé chaque mois et d'avance à la caisse du receveur municipal.

La ville concédera la location gratuite à MM. Grammont et Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle, lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des

lieux environnants et avec faculté par la ville de demander le déplacement en cas d'urgence. Il en sera de même pour les poteaux, consoles et supports quelconques destinés à soutenir les fils électriques.

Une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par les rétrocessionnaires sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes et à la mise en service du réseau sera versée mensuellement aux rétrocessionnaires, qui seront tenus de justifier par état la somme qu'ils auront avancée.

Art. 6.— Les rétrocessionnaires feront imprimer à leurs frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettront à l'administration municipale.

Art. 7. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles du traité de rétrocession pour les délais relatifs soit à la production des projets, soit à la mise en exploitation du réseau, la ville sera en droit d'imposer aux rétrocessionnaires une amende qui pourra s'élever à 20 francs par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels lesdits rétrocessionnaires pourraient être condamnés envers les tiers, s'il y a lieu.

Art. 8. — Tous les engins, matériaux, apparaux, etc., nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation, pendant la durée de la concession seront de provenance française.

Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation de la concession seront de nationalité française.

Sauf les cas exceptionnels dont l'administration reste seule juge, on n'emploiera, sur les chantiers de construction, que des ouvriers français. Parmi ces cas exceptionnels figure la résidence plus qu'annuelle des ménages étrangers habitant la ville.

Fait à Angers en triple expédition, le 29 avril 1895.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Objet de la concession.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu par l'électricité avec câble aérien.

Tracé.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne d'Angers à la côte d'Érigné (longueur approximative : $8^{km},236$),

Il a ét[illegible]
Art.
résea[illegible]
où [illegible]
ny[illegible]

1° [illegible], boulevard de la Mairie, boulevard de Saumur, rue Paul Bert, rue [illegible], route nationale n° 161 jusqu'au pied de la côte d'Erigné ;

2° Ligne d'Angers à la Pyramide (longueur approximative : 5km,324), embranchée sur la précédente à la place André Leroy, rue Volney, rue Saumuroise, place des Justices, route nationale n° 132 jusqu'au deuxième embranchement de la route départementale n° 4 et de cette dernière route.

Le reste comme au *type* (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 13 juillet 1893.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 280)

[11 janvier 1893]

Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Chemin de halage. — Dépôt de pierres de taille avec chantier de sciage sans autorisation, ou contrairement aux conditions de l'autorisation. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Solvet.)

CONSIDÉRANT que, si le sieur Solvet avait demandé au préfet de Seine-et-Oise l'autorisation d'établir sur la rive droite de la Seine à Maisons-Laffitte un bateau vide pour faciliter le débarquement de ses matériaux et une voie ferrée pour les transporter de ce bateau à son chantier, il résulte du procès-verbal dressé contre lui le 19 septembre 1893 qu'avant d'avoir reçu cette autorisation, il a déposé des pierres de taille et installé un chantier de sciage sur le chemin de halage ; que ce fait constitue une contravention aux dispositions de l'article 42 du titre 27 de l'ordonnance d'août 1669 et des articles 1 et 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ; qu'en supposant que cette contravention eût suivi l'arrêté d'autorisation au lieu de le précéder, elle devrait encore être retenue à la charge du sieur Solvet, qui ne s'est pas conformé aux conditions de cet arrêté lui interdisant expressément « tout dépôt ou tout obstacle quelconque pouvant embarrasser le chemin de halage dans les limites fixées par les règlements » ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Solvet des fins du procès-verbal dressé contre lui et qu'il y a lieu de le condamner à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Sieur Solvet condamné à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait double à Paris, le 9 septembre 1892.

CHEMIN DE FER DU NORD.

AVENANT.

Entre les soussignés, MM. *Léon Say, Hippolyte-Gaston Griolet* et *Omer-Henri Vallon*, agissant en leur qualité d'administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord,

D'une part;

Et M. *Lambert* (*Alfred*), ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard Magenta, n° 162, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, de Bussy à Ercheu, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Après avoir rappelé que, par actes sous signatures privées, en date, à Paris, du 9 septembre 1892, un traité a été conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. *Lambert*, ingénieur civil, réglant les conditions de l'avance financière faite par la compagnie du chemin de fer du Nord à M. *Lambert*, en vue de la construction du chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur, de Bussy à Ercheu,

Il a été exposé ce qui suit :

Par suite de la substitution aux actes primitifs qui avaient été passés les 10 mai et 7 avril 1892, entre les départements de l'Oise et de la Somme et M. *Lambert*, au sujet de la concession de la ligne de Bussy à Ercheu, des nouvelles conventions signées les 1er et 26 avril 1893, les modifications suivantes sont apportées au traité d'avance financière ci-dessus désigné :

PRÉAMBULE.

§ 1er. — Le texte de ce paragraphe est complété ainsi qu'il suit :

Le conseil général du département de l'Oise a, dans sa séance du 19 août 1891, concédé à M. *Lambert* le chemin de fer à voie de 1 mètre, de Bussy à la limite du département de l'Oise, vers Ercheu, et le conseil général du département de la Somme a, dans ses séances des 21 août 1891 et 11 avril 1893, concédé également, etc.

Art. 3. — §§ 1er et 6. — Les dates des traités de concession conclus entre les départements de l'Oise et de la Somme et M. *Lambert* deviennent 1er et 26 avril 1893 au lieu de 10 mai et 7 avril 1892, dates portées au traité financier.

Fait triple à Paris, le 4 septembre 1893.

DÉCRETS

(N° 270)

[12 décembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et dépenses à faire, par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, pour l'établissement de nouvelles voies de garage à la gare de Clairfontaine, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, conformément au projet présenté le 3 août 1894, avec un détail estimatif rectifié montant à 13.860 francs, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de deux millions ouvert conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 271)

[29 décembre 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 3 de la Dordogne, de Ribérac à Chalus, dans la traverse de Nontron, au droit de l'immeuble de la dame veuve *Dupuy*, tel qu'il est indiqué par des lignes rouges sur le plan visé

par l'agent voyer en chef, le 4 juillet 1894, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Nontron, dans ses délibérations des 24 août et 22 décembre 1893;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 272)

[12 février 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de jonction à Roanne (Loire), et la modification de la soudure de l'embranchement du port de Roanne avec la ligne de Moret à Roanne, conformément aux dispositions des plans dressés, à la date des 10 et 11 avril 1893, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lesquels plans resteront annexés au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 273)

[19 février 1895]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 27, de Cierp en Espagne, dans la partie comprise entre les points kilométriques 120km,688 et 120km,887 sur le territoire des communes de Gaud et de Marignac (Haute-Garonne), tel qu'il est indiqué par des lignes rouges sur le plan visé par l'agent voyer en chef du département, le 16 juin 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administratian est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 274)

[19 février 1895]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet des 20-24 avril 1894, et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 7 juin 1894, les travaux à exécuter en vue de l'augmentation des ressources alimentaires du canal de la Marne au Rhin, sur les deux versants du bief de partage de Mauvages;

2° La dépense, évaluée à 1.550.000 francs, sera imputée sur les crédits ouverts à la deuxième section du budget du ministère

décision du Ministre des travaux publics, en date du 15 juin 1894, autorisant une émission d'obligations, en tant qu'elle invite la Compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie d'intérêt qui figurent sur ses titres en indiquant que cette garantie

---

les Compagnies ne peuvent se dispenser d'émettre des titres nouveaux; elles ne peuvent se dispenser de l'autorisation du gouvernement pour émettre ces titres, et cette autorisation a été subordonnée à la mention, sur les titres nouveaux, de la cessation de la garantie en 1914.

« Cette injonction porte incontestablement atteinte aux droits acquis des Compagnies, au cas où aucune limitation de la garantie ne résulterait des conventions de 1883.

« Nous n'avons pas besoin d'ajouter que le litige est de la compétence du Conseil d'État, car il s'agit d'un recours en matière de garantie d'intérêt, et en cette matière, le Conseil d'État est juge du premier et du second degré en vertu des textes spéciaux.

« Quel est l'objet du débat? Quel est l'intérêt du débat?

« L'objet du débat, c'est la question de la durée de la garantie d'intérêt, due par l'État, aux deux compagnies d'Orléans et du Midi.

« La question ne fait aucun doute pour quatre des grandes Compagnies, pour le Nord, le Lyon, l'Est et l'Ouest. Pour les deux premières, en n'abrogeant que certains articles déterminés de la convention de 1875, on a maintenu implicitement l'article de la convention de 1859 qui fixe à 1914 la limite de la garantie d'intérêt. Pour les deux dernières, un nouveau terme a été fixé par la convention: l'année 1995 a été indiquée comme limite extrême de la garantie d'intérêt, pour la compagnie de l'Ouest, dans la convention spéciale à cette Compagnie; pour l'Est, le terme assigné au fonctionnement de la garantie d'intérêt pour certains chemins de fer par la convention de 1876, à savoir l'année 1934, a été étendu à l'ensemble du réseau du chemin de fer de l'Est, par une référence expresse de la convention de 1883, à celle de 1875.

« Pour les compagnies d'Orléans et du Midi, au contraire, les conventions de 1883 sont absolument muettes sur la limitation de la durée de la garantie d'intérêt.

« Il s'agit de savoir si ces conventions nouvelles ont entendu maintenir le terme assigné à la garantie d'intérêt par la convention de 1859, l'année 1914, ou si elles ont entendu supprimer toute limitation, de sorte que la garantie d'intérêt n'aurait plus d'autre terme que le terme de la concession.

« Il peut paraître oiseux d'examiner quel est l'intérêt du débat; au premier abord, il semble que la première interprétation est beaucoup plus avantageuse pour l'État, la seconde beaucoup plus avantageuse pour les Compagnies; mais les discussions qui ont eu lieu sur ce point dans les Chambres et dans la Presse ont contribué à répandre dans le public des idées fausses qu'il nous paraît utile de redresser au seuil de ce débat.

« Ce que l'État aurait à perdre à l'interprétation des Compagnies, ce qu'il aurait à gagner à l'interprétation du ministre, ce sont là deux questions qui, suivant nous, ont donné lieu aux appréciations les plus erronées.

« On a dit que, si le fonctionnement de la garantie d'intérêt ne cessait qu'à la fin de la concession, c'est-à-dire en 1956, pour l'une, en 1960, pour l'autre, cette prolongation du concours financier de l'État coûterait au Trésor plus d'un milliard, un milliard et demi? Le compte qui a permis de prononcer ce

prendra fin le 31 décembre 1914; — *Ce faisant, attendu* que la Compagnie a droit à la garantie de l'État jusqu'à la fin de sa concession, en vertu de la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883 et par l'assemblée générale des

---

chiffre, permettez-moi de vous le dire, est, suivant un mot fameux, un compte fantastique; M. Raynal a soutenu, devant la Chambre, que ces données étaient purement conjecturales et il est facile de s'en assurer.

« En effet, le calcul est fondé sur l'hypothèse que les avances réclamées pour 1894 à l'État dureront non seulement jusqu'en 1914, c'est-à-dire pendant vingt ans, mais encore jusqu'à la fin de la concession, c'est-à-dire pendant quarante-deux ans, pour l'Orléans, et quarante-six ans, pour le Midi à partir de la date de 1914. Or, cette éventualité est absolument invraisemblable; les craintes qu'on affiche aujourd'hui sont aussi exagérées que la confiance qu'on affichait en 1883 quand on discutait la garantie d'intérêt. Les plus-values et les déficits se succèdent, mais ne s'éternisent pas, et, pour faire une appréciation aussi proche que possible de la vérité, il est indispensable d'appliquer à l'avenir une moyenne calculée sur une longue période prise dans le passé.

« C'est ce qui a été fait, Messieurs, par M. Colson, dans le livre remarquable qu'il a publié sur les garanties d'intérêt, après que les mécomptes avaient succédé aux espérances de la première heure, et qu'on connaissait les déceptions dont on excipe aujourd'hui.

« Or, si on applique la base des calculs qui sont résumés dans un tableau contenu dans cet ouvrage et qui indiquent pour toutes les Compagnies les conséquences du progrès normal du trafic, on voit que pour une plus-value moyenne de recette annuelle de 1 1/2 p. 100, qui est la moyenne des trente années écoulées au moment de la publication de l'ouvrage, la garantie d'intérêt cesserait de fonctionner dès avant 1914 pour les compagnies d'Orléans et du Midi; qu'en supposant même une plus-value moindre que celle qui a été empruntée aux faits antérieurs, aux trente années écoulées, en supposant une plus-value de 1 p. 100 seulement, et dans l'hypothèse où la garantie serait due après 1914 (question qui n'a pas été tranchée dans l'ouvrage de M. Colson), les avances de l'État cesseraient quelques années après la date de 1914; par conséquent, le montant de la garantie d'intérêt atteindrait à peine le cinquième ou le sixième du fameux milliard énoncé par une prophétie dénuée de toute espèce de fondement.

« D'ailleurs, en tout état de cause, ces déboursés ne sont jamais que des avances; il n'est pas téméraire de penser que, le gage de l'État n'étant pas limité (nous vous le montrerons tout à l'heure), et comprenant à la fois le matériel roulant, le mobilier, les réserves statutaires, l'amortissement statutaire des actions plusieurs années avant la fin de la concession devant en outre produire des disponibilités importantes, le remboursement des avances de l'État serait absolument assuré.

« Enfin, Messieurs, nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer, bien que ce soit une remarque étrangère au débat actuel, que, pour mesurer les sacrifices résultant des fameuses conventions de 1883, il est indispensable de comparer les dépenses incombant à l'État du chef de ces conventions avec les dépenses qu'il aurait dû faire pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital qu'il aurait emprunté directement s'il n'avait pas traité avec les Compagnies de chemins de fer pour exécuter le programme Freycinet et

actionnaires du 13 décembre suivant; que, si les conventions précédente limitaient la garantie du capital affecté à la construction du nouveau réseau à son terme de cinquante années à partir du 1er janvier 1865, l'article 14 de la convention de 1883 stipule

---

construire les lignes dont la création avait été votée dès ce moment par les Chambres.

« Toutes les critiques dirigées contre les conventions de 1883, qui ne tiennent pas compte de ce fait, sont des critiques purement déclamatoires.

« Si on a commis une erreur dans l'appréciation des conséquences probables, vraisemblables des charges qu'aurait pour le Trésor la prolongation de la durée de la garantie jusqu'à la fin de la concession, on a commis également une erreur dans l'appréciation des avantages qui résulteraient pour l'État de l'interprétation des conventions de 1883 dans le sens du maintien de la limitation assignée à la garantie par les conventions de 1859.

« En effet, on paraît croire, le ministre lui-même paraît croire que la conséquence du maintien de la limite assignée en 1859 à la garantie d'intérêt serait l'obligation pour les Compagnies de construire et d'exploiter le troisième réseau, sans contre-partie, et sans le droit de réclamer la garantie d'intérêt à l'État après l'échéance de 1914; il nous paraît absolument impossible d'envisager ainsi les conséquences éventuelles de l'interprétation qu'on pourrait donner à ces conventions.

« En effet, des deux parties en cause, il y en a une dont l'intention apparaît dès à présent comme certaine. Vous pouvez bien déclarer que le sens du texte est le maintien de la restriction assignée en 1859 à la garantie d'intérêt, mais vous ne pouvez pas tenir pour non avenues les explications qui ont été fournies dans les rapports présentés par les administrateurs des Compagnies au moment du vote des actionnaires, c'est-à-dire au moment de la ratification du contrat.

« Ces rapports dont on vous a lu les passages essentiels montrent clairement l'intention des représentants des Compagnies.

« Cette intention n'a pas été, comme on le dit, dissimulée dans une phrase incidente, elle s'est manifestée par les affirmations les plus catégoriques, par des déclarations répétées à plusieurs reprises; les représentants des Compagnies ont indiqué de la manière la plus formelle l'avantage qu'ils pensaient avoir obtenu de l'État, avantage résultant de la prolongation comme de l'extension de la garantie d'intérêt; ils ont signalé tout le prix qu'ils attachaient à cet avantage et il ne nous paraît pas soutenable que cette affirmation n'ait pas été l'une des principales causes qui ont amené la ratification par les actionnaires des projets de convention.

« Si donc vous déclarez que le contrat n'a pas le sens que veulent lui attribuer les Compagnies, il faudra déclarer en même temps que l'un des contractants, la Compagnie, représentée par ses administrateurs, a été induite en erreur, qu'elle a commis une erreur substantielle, puisqu'elle aurait accepté le contrat avec un sens et des conditions absolument erronés.

« Cette erreur qui a porté sur un point, à la vérité secondaire, pour les hommes d'État qui avaient concouru à la préparation des conventions, mais qui était un point capital pour les représentants des Compagnies puisqu'ils l'ont indiqué parmi les deux ou trois motifs déterminants qui ont entraîné de la part des actionnaires l'approbation, l'acceptation des charges qu'on voulait leur imposer, cette erreur, disons-nous, est une erreur substantielle, et dès

d'une manière générale et absolue qu'à compter du 1er janvier 1884 les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées par les dispositions nouvelles ; que ces nouvelles dis-

---

lors les Compagnies ou leurs actionnaires auraient la faculté de poursuivre l'annulation du contrat pour erreur sur la substance de la chose, c'est-à-dire pour inexistence de l'une des conditions que l'un des contractants avait principalement en vue et sans laquelle il n'aurait pas contracté.

« Si les Compagnies faisaient ce procès, et elles le feraient vraisemblablement, quelles en seraient les conséquences ? Nous n'avons pas les éléments nécessaires pour vous apporter des chiffres, mais il est bien évident que, le réseau ayant été exécuté en partie, l'annulation du contrat entraînerait le remboursement des avances faites par les Compagnies ; elle entraînerait des restitutions destinées à mettre les deux parties dans la même situation respective où elles étaient en 1883.

« Et qui donc oserait soutenir qu'une pareille liquidation, suivie de l'obligation par l'État d'exploiter directement le troisième réseau ne serait pas plus onéreuse pour les finances publiques que la promesse de garantir éventuellement jusqu'à la fin de la concession les intérêts du capital-obligations et les dividendes du capital-actions ?

« Sans doute il y aurait une autre solution : l'État pourrait racheter l'ensemble des lignes exploitées par les Compagnies, mais les racheter non plus dans les conditions de 1883, puisque ces conventions seraient annulées : dans les conditions où il aurait pu les racheter au moment où les conventions ont été formées.

« D'après les calculs officiels, calculs qui ont été fournis par M. Raynal à la Chambre des députés, à la séance du 23 juin 1894, l'annuité à accorder aux actionnaires serait de 65 francs au lieu de 56 pour l'Orléans, de 70 francs au lieu de 50 pour le Midi. Ainsi, le rachat obligerait l'État à fournir aux actionnaires une annuité supérieure aux dividendes qui ont été garantis par la convention de 1883.

« Nous estimons donc que la caducité des conventions de 1883 serait le corollaire nécessaire de leur interprétation dans le sens du maintien de la limitation assignée en 1859 à la garantie d'intérêt.

« Nous pensons avoir atteint le but que nous nous proposions, qui n'était pas de préciser par des chiffres les conséquences de chaque interprétation, nous ne serions pas en mesure de faire ce travail, mais de montrer que, si l'interprétation de l'État est condamnée, l'exécution des engagements contractés par l'État ne pèserait pas si lourdement qu'on a voulu le dire sur les finances publiques ; que si, au contraire, l'interprétation du ministre était accueillie, cette solution ne supprimerait pas, comme on l'a pensé, la difficulté, les inconvénients de l'heure présente, et elle ne ferait au contraire que les aggraver.

« Après ces explications préliminaires, nous abordons la difficulté d'interprétation qui vous est soumise.

« Et d'abord, nous demandons la permission de fixer devant vous les principes d'interprétation que nous avons l'intention de suivre, car toute l'argumentation peut s'en ressentir.

« Pendant la discussion qui a eu lieu à la Chambre le 23 juin 1894, on a eu recours à des procédés d'interprétation très critiquables ; on a fait bon marché du sens littéral du texte, on a surtout invoqué le principe de l'ar-

positions n'assignent à la garantie, applicable désormais à l'ensemble du réseau et au dividende des actions aussi bien qu'au service des obligations, aucune limitation de durée ; qu'en l'absence de stipulation contraire, toutes les clauses du contrat doivent être réputées de plein droit écrites pour toute la durée de

---

ticle 1156 du Code civil qui permet de rechercher plutôt la commune intention des parties que le sens littéral du texte ; mais, au lieu de rapporter la commune volonté des parties, on a cherché à présenter la volonté d'une seule partie comme une volonté commune ; et, au lieu de se tenir aux termes du contrat, on a invoqué, dix ans après, le témoignage du rapporteur, on a cherché l'opinion des députés qui faisaient partie de la commission, on leur a demandé quel était le sens qu'ils attachaient dix ans auparavant aux conventions auxquelles ils avaient collaboré.

« Il nous paraît inutile d'insister pour démontrer que ces procédés sont contraires à toutes les règles d'une saine interprétation. Peu importent les affirmations rétrospectives, peu importent les réminiscences, ce sont des affirmations absolument sans valeur juridique, comme toutes celles qui se sont produites depuis la naissance du débat actuel. Du reste, la majorité de la Chambre a eu le bon esprit de répudier ce procédé d'interprétation et s'est refusée à l'admettre ; elle a fait ce qu'elle devait faire ; le gouvernement a fait son devoir et, dans le doute, le litige vous a été soumis.

« Par les mêmes raisons qui nous ont fait écarter toutes les explications qui se sont produites à ce moment aux Chambres, nous vous demandons la permission d'écarter également et de laisser en dehors de la discussion les déclarations contenues dans les lettres de M. Raynal et dans celles de M. d'Eichtal ; ce sont des déclarations tardives, rétrospectives et qui ne peuvent servir à l'interprétation des conventions.

« Nous admettons la bonne foi de tout le monde, mais peu importent les intentions que les parties croient avoir eu à l'origine, si ces intentions ne se sont pas réalisées par des faits.

« Dans l'argumentation qui a été produite au nom de l'État nous devons reconnaître qu'on s'est placé sur un terrain absolument juridique ; on a discuté le sens littéral des conventions (nous verrons, tout à l'heure, quelle est la valeur des arguments produits), et, d'autre part, pour trouver le sens de la commune intention des parties, on s'est attaché aux circonstances qui pourraient communiquer une signification particulière aux expressions employées dans les conventions, c'est-à dire aux relations antérieures des parties, aux circonstances diverses qui ont pu les déterminer à contracter.

« Nous ne contestons pas que cette recherche soit absolument légitime, nous suivrons la défense dans son argumentation et nous examinerons si le résultat est conforme aux vues qu'elle entend faire prévaloir.

« Mais, en premier lieu, nous estimons qu'il ne convient pas de faire bon marché du sens littéral du contrat et que c'est, au contraire, le sens littéral du contrat qui est la démonstration essentielle de l'intention commune des parties.

« Nous croyons, en effet, avec M. Demolombe, qu'il n'est permis de s'écarter du sens littéral des termes d'une convention, qui est le produit de la volonté commune des parties, que dans le cas où ces termes présentent une réelle et indiscutable obscurité. M. Demolombe cite la loi romaine, en matière de tes-

la concession; que cela est d'autant plus certain dans l'espèce que les dispositions relatives à la garantie et au partage des bénéfices sont désormais réunies dans un même article et ne sauraient dès lors avoir une durée d'application différente; que la combinaison ainsi adoptée se justifie d'ailleurs par la situation

---

tament, qui disait : *Non aliter a significatione verborum recedi opportet quam quum manifestum est aliud sensisse testatorem.*

« Or, ajoute M. Demolombe, ce qui est vrai du testateur est également vrai « du contractant. » C'est dans l'acte qui est fait en commun par les parties qu'il faut chercher leur intention commune.

« Par application de ces règles élémentaires, nous rechercherons d'abord si les termes de la convention sont assez clairs pour qu'on y trouve l'intention commune des parties; si nous rencontrons un sens net et précis, ce sens sera pour nous la présomption de l'accord des parties. Néanmoins, pour contrôler notre opinion, nous aurons à nous demander si, dans le moment où la rencontre des parties a formé le contrat, la nature de la convention, le rapprochement de ses différentes clauses, la situation respective des parties, les motifs qui ont pu les déterminer à contracter, n'ont pas, par hasard, imprimé aux mots qu'elles ont employés dans le contrat un sens, une signification particulière dont il y aurait lieu de tenir compte. Ce sera l'épreuve de la solution qui nous aura été fournie par la lecture de la convention, par les termes même du contrat que nous vous demandons tout d'abord la permission d'examiner.

« Les articles qu'il s'agit d'interpréter sont les articles 13 de la convention avec le Midi, et 14 de la convention avec l'Orléans, qu'on vous a lus à plusieurs reprises et que nous vous demandons cependant la permission de replacer sous vos yeux.

« Les dispositions des conventions antérieures, concernant la garantie d'in- « térêt à la charge de l'État et le partage des bénéfices, sont remplacées, à « compter du 1er juillet 1884, par les dispositions suivantes : »

« Suit l'énumération des dépenses que la garantie d'intérêt devra couvrir si le produit net de l'exploitation est insuffisant; ces dépenses comprennent à la fois les sommes nécessaires au service des intérêts et au dividende réservé aux actionnaires.

« La question de la durée n'est donc pas traitée et il n'est question, ni dans l'un, ni dans l'autre texte, d'une limitation de la garantie.

« Nous croyons, messieurs, que ces deux textes se suffisent et qu'ils consacrent une innovation relative à la durée de la garantie qui sera désormais due par l'Etat jusqu'à l'expiration de la concession.

« Pour établir cette proposition, il nous paraît nécessaire et suffisant de démontrer que les articles 13 et 14 ont, d'une manière générale, abrogé toutes les dispositions des contraventions antérieures concernant la garantie d'intérêt, notamment celles de la convention de 1859, y compris les dispositions relatives à la durée, et, d'autre part, qu'à défaut de stipulation expresse relative à la nouvelle durée de la garantie d'intérêt, stipulation qui manque dans les nouveaux traités, mais qui n'est pas essentielle, cette garantie d'intérêt ne doit prendre fin qu'avec le contrat, qu'avec la concession elle-même.

« L'abrogation de toutes les dispositions relatives à la garantie résulte suivant nous, des expressions si générales et si catégoriques du premier membre

particulière de la compagnie; qu'ainsi la garantie ne saurait, d'après le texte comme d'après l'esprit de la convention, avoir d'autre limite que celle de la concession; que le silence sur ce point de l'exposé des motifs de la loi approuvant la convention

---

de phrase dont nous avons donné lecture, expressions qui signifient que les dispositions du nouveau traité ont pris la place de celles du traité antérieur réglant la matière de la garantie d'intérêt.

« On est bien forcé d'admettre, du côté de l'État, que cela est vrai des dispositions concernant le *quantum* et le mode de calcul de la garantie d'intérêt, mais on fait exception pour la clause relative à la durée, et on nous en donne d'abord cette raison que la clause de limitation insérée dans la clause de 1859 n'est pas incompatible avec la clause nouvelle ; que, par suite, elle n'a pas été abrogée.

« Cette proposition serait vraie si la rédaction que nous avons lue indiquait que la convention de 1883, passée avec chacune des compagnies d'Orléans et du Midi, est venue simplement se superposer à la convention antérieure en modifiant sur quelques points ce contrat sans l'abroger expressément ; il y aurait alors abrogation tacite et, dans ce cas, on ne devrait considérer comme abrogées que les dispositions de l'ancien traité qui sont incompatibles avec le nouveau. Mais cette manière de voir nous paraît absolument en contradiction avec le texte dont nous vous avons donné lecture.

« Vous allez voir, en effet, que la rédaction employée dans la convention de 1883 emporte l'abrogation expresse et générale de toutes les dispositions qui concernent la matière ; en effet : « Les dispositions des conventions anté-« rieures concernant la garantie sont remplacées », cela veut dire sont abrogées, pour faire place aux dispositions suivantes. Il n'est pas douteux qu'il faut que l'obligation soit littérale pour que même les dispositions compatibles avec le nouveau traité soient abrogées, mais, messieurs, il y a plusieurs manières d'abroger expressément un texte ; il n'y a pas en cette matière de formule sacramentelle ; or, le mot « remplacer » signifie à la fois supprimer et substituer ; c'est une expression plus compréhensive que celle d'abroger, mais qui contient tout entière l'idée exprimée dans la première expression.

« En voulez-vous la preuve ? On vous l'a fournie hier ; il suffit de se reporter aux Codes, aux notes des Codes annotés que vous avez sous les yeux ; vous y lirez un certain nombre de lois aux termes desquelles des articles nouveaux ont pris la place d'anciens articles définitivement abrogés ; toutes ces lois emploient seulement l'expression « remplacé ». Nous pouvons vous en donner quelques exemples ; vous rencontrerez cette expression dans la loi du 11 avril 1888, qui abroge les articles 105 et 108 du Code de commerce, dans la loi de 1883 sur les faillites et banqueroutes. Ce sont là des exemples pris au hasard parmi beaucoup d'autres que vous trouverez en quantité en note des Codes que vous avez sous les yeux.

« D'autres lois beaucoup plus rares, comme la loi du 14 juillet 1865 sur la liberté provisoire, emploient les expressions suivantes :

« Les articles tels et tels du Code d'instruction criminelle sont abrogés et « sont remplacés par les articles suivants ».

« Peut-être, si nous avions, dans le cas actuel, cette rédaction sous les yeux, ne ferait-on pas de difficulté pour reconnaître l'abrogation des textes antérieurs. Mais pourquoi cette formule d'abrogation ; est-elle plus rare que la précédente ? C'est tout simplement parce qu'elle contient un pléonasme, une

n'autorise pas, en présence d'un texte parfaitement clair, à supposer une intention contraire des parties contractantes; que c'est sur les déclarations du conseil d'administration affirmant la durée illimitée de la garantie que les actionnaires ont ratifié

---

redondance, et que l'esprit de la langue française est d'éviter les mots inutiles. Aussi les commentateurs et les tribunaux n'ont-ils jamais fait de distinction entre les deux rédactions ; on n'a jamais songé à faire une différence ; et les textes simplement remplacés ont toujours été considérés comme abolis, même dans les dispositions qui n'étaient pas incompatibles avec les textes nouveaux.

« Mais, messieurs, l'acception de ce mot remplacé est encore bien plus précise et bien mieux fixée par la tradition, dans le langage technique des conventions avec les compagnies de chemins de fer. Il est facile de voir, en effet, dans les conventions passées en 1859, 1863, 1868, 1875 avec l'Orléans, le Midi, l'Est, l'Ouest ou le Nord que ce n'est jamais sans intention, que ce n'est jamais à la légère que les rédacteurs des conventions, qui ont suivi des traditions constantes, emploient tantôt l'expression « modifier », tantôt l'expression « remplacer » et les emploient dans des acceptions très différentes. Pour que l'exemple soit plus topique, nous l'emprunterons aux conventions successives qui ont été signées avec le Midi.

D'après la convention de 1859, l'État garantissait au taux de 4 p. 100 l'intérêt et l'amortissement d'un capital dont le maximum était déterminé et qui représentait l'ensemble des dépenses nécessaires pour l'établissement du deuxième réseau ; la durée de la garantie était limitée à 50 années à partir du 1er janvier : la compagnie s'engageait à partager, à partir d'une certaine date, avec l'État la portion de ses revenus qui dépassait 8 p. 100. Telles sont les grandes lignes de la convention de 1859.

« En 1863, le 1er mai, est intervenue une autre convention qui avait pour but de comprendre dans un second réseau les lignes d'un produit douteux ; la garantie, indiquée par la convention de 1859, était accrue de la valeur des lignes nouvelles et de l'augmentation de certaines évaluations faites en 1858 ; la limite du partage était abaissée à 6 p. 100 pour les nouvelles lignes ; mais on ne touchait qu'aux chiffres, on ne touchait pas à la durée de la garantie d'intérêt. On a cru pouvoir le faire sans consacrer un paragraphe spécial au maximum de durée qui était maintenu, et, pour cela, on a employé l'expression « modifier », qui n'emporte pas l'idée d'abrogation. On a dit : « les paragraphes 1er et 2 de l'article 9 de la convention du 11 juin 1859 (paragraphes qui limitaient à la fois l'importance et la durée de la garantie d'intérêt), — sont modifiés ainsi qu'il suit. » Suivent des dispositions élevant le maximum du capital garanti. — Avec cette rédaction, le silence de la nouvelle convention implique le maintien de la clause relative à la durée, bien qu'elle ne soit énoncée que dans un paragraphe de l'ancienne convention qui a été modifiée, parce que ce paragraphe n'est pas expressément abrogé.

« Le 10 août 1868 intervient avec la même compagnie du Midi une nouvelle convention ; il s'agit encore d'augmenter le capital garanti en relevant les évaluations, pour les lignes concédées en 1863, en y comprenant de nouvelles lignes concédées par la convention de 1868, en comprenant enfin dans le capital garanti les travaux complémentaires à certaines conditions. On ne touche pas non plus à la durée de la garantie d'intérêt ; mais les rédacteurs de la convention emploient le mot « remplacé » au lieu du mot « modifié » ; cette différence entraîne un changement complet dans le système de rédaction ; on

la convention et que ces déclarations, communiquées au Ministre des travaux publics ainsi que le vote de l'assemblée générale, n'ont donné lieu de sa part à aucune protestation; que le ministre des travaux publics a eu connaissance du nouveau type

---

lit : « Les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention de 1859 et l'article 7 de la convention de 1863 sont remplacés par les dispositions suivantes ». Pour que le maximum de durée fixé par l'ancienne convention soit maintenu, suffisait-il, dans le système de rédaction adopté, de conserver le silence? Les auteurs de la rédaction de 1868 ne l'ont pas pensé, ils ont estimé que l'expression « remplacé » portait abrogation expresse et complète des paragraphes visés et que les nouvelles dispositions remplaçant les anciennes se suffisaient à elles-mêmes; que, par conséquent, les anciennes étaient supprimées et que, pour que les dispositions anciennes relatives à la durée ne fussent pas abrogées par le mot « remplacé » il était nécessaire de reproduire expressément le chiffre de la durée dans l'article 9 de la nouvelle convention.

« Vous remarquerez, Messieurs, que les rédacteurs des conventions de 1883, les administrateurs des compagnies de chemins de fer, d'une part, les fonctionnaires de l'administration centrale, de l'autre, si ce ne sont pas les mêmes personnes qu'en 1868, sont les chefs des mêmes services, qu'ils ont conservé les traditions, le langage de leurs prédécesseurs. La conséquence n'est-elle pas évidemment qu'ils attachent le même sens que leurs prédécesseurs aux mêmes expressions, que pour eux l'expression « remplacé » signifiait « abrogé » et que, s'ils n'ont pas reproduit expressément comme en 1868 la disposition de l'ancienne convention relative au maximum de durée de la garantie, c'est qu'ils n'entendaient pas stipuler le maintien de ce maximum dans la convention nouvelle.

« Mais, dit-on, si dans les nouvelles conventions il y a un point qui n'est pas réglé expressément, si on ne parle pas de la durée de la garantie d'intérêt, c'est parce que ce qui n'est pas remplacé n'est pas abrogé et que par suite l'ancienne disposition subsiste. En d'autres termes, on admet que l'abrogation est expresse, mais on soutient que c'est une abrogation partielle des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention de 1859.

« L'objection, Messieurs, ne nous a pas paru péremptoire. Nous lisons, en effet, dans les articles 13 et 14 du Midi et de l'Orléans, « les dispositions des « conventions antérieures concernant la garantie sont remplacées.... » Cela veut-il dire que telles ou telles dispositions relatives à l'étendue, au mode de calcul de la garantie d'intérêt sont remplacées? Mais, en bon français, Messieurs, cela signifie « toutes les dispositions relatives à la garantie d'intérêt », « toutes les dispositions régissant la matière ». Nous sommes en présence d'un texte formel qui ne distingue pas, nous ne voyons pas pourquoi il y aurait lieu de distinguer et l'opinion contraire nous paraît la négation du texte.

« Si l'article 14 disait: les articles tels et tels des conventions de 1859, 1863, 1868, et 1875 sont remplacés par les dispositions suivantes, on ne contesterait pas qu'il y eut une abrogation expresse, mais, Messieurs, il nous semble que les termes employés ont absolument la même valeur que si on avait visé tous les articles des conventions antérieures qui sont consacrés à la garantie d'intérêt.

« Et, il y a peut-être une raison pour laquelle on n'a pas visé les articles, en les désignant par numéros, pas plus qu'on ne l'a fait d'ailleurs dans les conventions avec l'Est et avec l'Ouest, c'est qu'on a bouleversé le système tout

d'obligations mis en circulation après l'approbation de la convention et dans lequel la limitation de durée de la garantie ne figurait plus et que le ministre des finances a autorisé l'inscription à la cote officielle de ces nouvelles obligations; qu'enfin, si,

---

entier de la garantie d'intérêt, et qu'on a voulu englober dans l'abrogation non pas seulement la convention de 1859, mais tous les articles des conventions qui s'étaient superposées à la première. C'est pour cela qu'on a visé d'une manière plus générale qu'en 1868 toutes les dispositions relatives à la garantie d'intérêt.

« Ainsi, à nos yeux, l'abrogation qui est prononcée par les articles 13 et 14 des conventions de 1883 est à la fois une abrogation expresse et une abrogation générale qui englobe toutes les dispositions relatives à la durée de la garantie.

« Quand une convention abroge d'une manière générale le régime d'une convention précédente, il ne nous paraît pas essentiel de régler à nouveau tous les points, dont s'est occupée la convention antérieure, de remplacer ses dispositions par des dispositions symétriques. Si la nouvelle convention, par suite d'une omission involontaire, laisse de côté un point dont la réglementation est essentielle pour fixer les rapports entre les parties, il peut y avoir une lacune dans la nouvelle convention ; cette lacune peut être embarassante pour le juge s'il est chargé d'y remédier, ce n'est pas douteux, mais il n'en résulte pas qu'il soit obligé de combler cette lacune à l'aide des dispositions de la convention antérieure.

« Si, au contraire, le silence porte sur un point qui n'avait pas besoin d'être fixé explicitement, qui pouvait être sous-entendu, qui pouvait résulter des autres dispositions du même texte, dans ce cas, le défaut de mention dans le texte nouveau du point dont il s'agit marque encore bien moins l'intention de conserver l'ancienne disposition. Or, c'est précisément le cas de l'espèce actuelle. Si l'intention des parties avait été de fixer une nouvelle limitation de la durée de la garantie, il aurait été absolument indispensable de s'en exprimer; mais si leur intention était, comme on le soutient, de laisser fonctionner la garantie d'intérêt jusqu'à la fin de la concession, jusqu'à l'expiration du contrat, en quoi était-il nécessaire de le dire expressément? Est-ce que tous les engagements souscrits par les parties contractantes, sauf stipulation contraire, ne sont pas censés avoir la même durée que le contrat lui-même ?

« A-t-on dit, et était-il nécessaire de dire que le partage des bénéfices aura lieu au profit de l'État jusqu'à la fin de la concession? Cela était sous-entendu et pourtant il n'y a pas de doute sur cette question. La promesse que la clause de garantie stipulée dans les conventions de 1883 jouera pendant toute la durée du contrat n'a plus besoin d'être exprimée pour la garantie octroyée par l'État que l'engagement relatif au partage des bénéfices qui a été stipulé au profit de l'État.

« Cette observation, dans l'espèce, nous paraît avoir d'autant plus de valeur que, dans les conventions avec les grandes compagnies de chemins de fer, c'est pour la première fois, dans les deux conventions de 1883, avec l'Orléans et le Midi, que les règles de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices sont réunies dans le même article. Pour les quatre autre compagnies et dans les anciennes conventions, les deux sujets étaient traités dans des articles différents et cela parce que la durée de l'engagement était différent. Cette remarque ne vient-elle pas à l'appui de l'opinion que nous soutenons, à sa-

pour la première fois, dans la statistique publiée en 1889, la direction des chemins de fer a mentionné la garantie comme prenant fin, en ce qui concerne la compagnie d'Orléans, le 31 décembre 1914, cette publication, qui ne porte pas la signature du

---

voir que d'après le système de rédaction de la convention actuelle, comparé avec celui des conventions précédentes, l'intention des parties, malgré le silence de la convention, ou plutôt à cause du silence de la convention, était de n'assigner à la garantie aucun autre terme que le terme fatal, c'est-à-dire le terme du contrat lui-même.

« Au nom de l'État, Messieurs, dans l'instruction écrite, on concède que la thèse que nous venons de soutenir serait vraie à titre purement spéculatif, dit-on, s'il s'agissait du contrat initial, si, dès le début, l'État avait accordé la garantie d'intérêt sans stipuler aucune limitation de durée ; mais, ajoute-t-on, les conventions de 1883 ne sont que des avenants aux conventions antérieures, et d'ailleurs la limitation de la garantie d'intérêt à une durée relativement courte et moindre que la durée des conventions est de l'essence même de la garantie, dans l'esprit des conventions passées avec les grandes compagnies de chemins de fer.

« Nous n'admettons, Messieurs, ni l'une ni l'autre de ces deux propositions. Vous connaissez les principaux traits du système des conventions de 1883, qui est le même pour quatre des grandes compagnies et ne diffère que pour le Nord et pour le Paris-Lyon-Méditerranée. Ces conventions-là bouleversent complètement l'économie des conventions antérieures ; elles suppriment la division établie par les conventions de 1859 en ancien et nouveau réseau ; pour ces quatres compagnies : Est, Ouest, Orléans et Midi, l'objet de la garantie n'est plus l'intérêt et l'amortissement du capital-obligations, mais un dividende minimum réservé aux actions ; tandis qu'en 1859 c'était la compagnie qui était le principal obligé, ici, c'est l'État qui, pour remplir ses engagements en vue de la construction du troisième réseau, a emprunté le crédit des compagnies et qui est devenu le principal obligé dans les rapports entre les parties contractantes.

« Ainsi, dans l'espèce, dire que les conventions de 1863, 1868 et 1875 n'ont été que de simples avenants aux conventions de 1859 nous paraît une proposition erronée ; ce sont en réalité de nouveaux traités qui prennent la place des anciens.

« Quant à la doctrine qui consiste à considérer la courte durée de la garantie d'intérêt comme une condition *sine qua non* de la garantie, c'est une théorie économique qui peut avoir des partisans et des adversaires, mais le système contraire ne nous paraît pas une hérésie. Nous devons reconnaître que la limitation à 50 ans de la clause de la garantie d'intérêt est une condition habituelle, dans l'économie des conventions passées avec les grandes compagnies, mais cela ne nous paraît pas être une clause à ce point indispensable qu'il soit absolument impossible de concevoir une disposition différente. La garantie d'intérêt jusqu'a la fin de la concession a été souvent accordée par l'État, et on en trouve des exemples dès avant les conventions de 1883.

« Nous voulons bien laisser de côté l'exemple des chemins de fer d'intérêt local, bien que la rédaction de leurs conventions, qui ressemble à la rédaction actuelle, ait un certain intérêt ; mais puisque l'exemple est répudié par le

ministre et n'a pas été notifiée à la compagnie, ne saurait être considérée comme une protestation qui serait d'ailleurs tardive; que la décision attaquée apporte donc au contrat qui fait la loi des parties une restriction contraire à son texte et à leur in-

---

Ministre en ce que le régime de ces lignes est absolument différent du régime des lignes d'intérêt général, nous n'insistons pas davantage.

« Mais, parmi les lignes d'intérêt général, il est facile d'en citer auxquelles, dès avant 1883, la garantie d'intérêt avait été accordée jusqu'à l'expiration de la concession. Tout le réseau algérien, à l'exception des lignes concédées à la compagnie de Lyon, est dans ce cas ; nous trouvons également dans ce cas deux lignes métropolitaines : celle du Rhône au Mont-Cenis, celle d'Avignon à Marseille ; auxquelles on peut ajouter celles concédées à la compagnie du Sud de la France.

« Bien plus, la promesse de garantir aux actionnaires un dividende minimum jusqu'à l'expiration de la concession a été considérée comme une condition parfaitement acceptable par l'État en échange de certains avantages, dans la conclusion d'une sous-commission financière qui était l'un des organes d'une grande commission extraparlementaire, instituée à la veille même des conventions de 1883. Cette commission avait été instituée à la fin de 1882 pour étudier le régime des chemins de fer. Nous noterons en passant que M. Raynal en faisait partie et que, par suite, cette idée de la prolongation de la durée de la garantie ne devait pas être une idée nouvelle pour lui et qu'elle n'était pas pour le surprendre si elle se produisait dans le cours des négociations de 1883.

« Ainsi, il ne nous paraît pas de l'essence des contrats de concession relatifs aux lignes de chemins de fer que la garantie d'intérêt soit accordée ; mais, lorsqu'elle a été stipulée, il ne nous paraît pas de l'essence de ces contrats qu'elle soit limitée à une durée inférieure à celle de la concession.

« On a produit à la barre, pour combattre l'interprétation que nous fournit le sens littéral de la convention, un argument qui n'était pas indiqué dans l'instruction écrite. On a dit : Si la convention de 1883 avait fait table rase des textes antérieurs, elle aurait dû en même temps reproduire les conditions qui avaient été fixées par les conventions précédentes, pour le remboursement des avances faites par le Trésor, et on a prétendu que dans la nouvelle convention la question n'était pas traitée.

« Nous ferons observer d'abord qu'il y a dans la nouvelle convention tout un article qui est consacré à déterminer les conditions du remboursement à faire à l'État ; seulement, nous convenons que cet article ne reproduit pas les clauses restrictives de la convention de 1859, d'après lesquelles le matériel roulant était seul affecté à la compensation de la créance de l'Etat.

« Que résulte-t-il de ce silence ? Il en résulte, suivant nous, Messieurs, que les droits de l'Etat sont absolument réservés sur la totalité de l'actif des compagnies, et sur ce point, nous avons la bonne fortune de nous trouver absolument d'accord avec l'auteur du traité des chemins de fer.

« Voici en effet ce que nous lisons dans le traité de M. Picard (Voir p. 588...).

« On ne peut donc pas nous reprocher de tomber dans une contradiction, puisque nous admettons toutes les conséquences du système de la table rase que nous défendons ici.

« On ne peut pas non plus reprocher cette contradiction aux compagnies

tention ; — dire qu'il ne sera ajouté à la formule des titres d'obligations de la compagnie aucune mention limitant la durée de la garantie et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux

---

puisque leur avocat a dit en leur nom qu'elles admettaient également toutes les conséquences de leur thèse, notamment la suppression de la limitation du gage de l'État, comme étant une clause abrogée de la convention de 1859.

« Il est vrai que l'avocat de l'État a très habilement relevé une prétendue contradiction dans la réponse qui avait été faite par M. Andral à ses actionnaires, en 1883. Il en résulterait tout au plus que M. Andral se serait trompé en 1883, mais nous croyons qu'il n'a pas commis l'erreur qu'on lui reproche et, en effet, en 1883, l'observation de M. Andral s'appliquait uniquement au cas de rachat ; or, lorsqu'il s'agit du rachat, la limitation du gage de l'État ne résulte pas d'une clause abrogée de la convention de 1859, elle résulte d'une stipulation expresse des conventions de 1883 aux termes de laquelle l'État garantit en tout état de cause aux compagnies un minimum d'annuité de rachat. On pouvait donc faire la réponse qu'a faite M. Andral sans s'exposer à aucune contradiction et sans concéder que la clause de la convention de 1859 relative à la limitation du gage de l'État avait été maintenue.

« Après avoir répondu aux diverses objections qu'on a faites soit dans l'instruction écrite, soit à la barre, contre l'interprétation résultant du sens littéral des articles 13 et 14 des conventions, nous croyons que le sens littéral de ces articles peut être considéré comme fixé.

« Toutefois nous devons reconnaître que le sens littéral n'est pas tout, que ce n'est qu'une présomption de l'accord des parties ; mais c'est tout au moins une présomption, et c'est à ceux qui la combattent qu'incombe la charge de la preuve contraire.

« Le Ministre a cru trouver la preuve contraire que nous réclamons en scrutant les motifs qui avaient déterminé l'État et les compagnies à contracter. D'après la situation financière et économique de l'Orléans et du Midi, a-t-on dit, au moment où le contrat a été passé, on ne pensait pas que les compagnies aient pu avoir l'indiscrétion de demander une faveur aussi exceptionnelle qu'une garantie d'intérêt prolongée jusqu'à la fin de la concession, et on ne pensait pas non plus que l'État ait pu avoir l'extravagance de faire une concession aussi libérale, qui n'avait pas été demandée par les autres compagnies, dont deux tout au moins, beaucoup plus pauvres que l'Orléans et le Midi, auraient eu plus de droits à un traitement de faveur. Pourquoi, en effet, les compagnies dont nous nous occupons en ce moment auraient-elles demandé une prolongation de la garantie d'intérêt, alors qu'elles étaient dans une situation particulièrement prospère, qu'elles étaient sur le point de rembourser les avances qui leur avaient été faites par l'État, que l'époque de l'extinction de leur dette allait arriver ?

« Les motifs pour lesquels les compagnies d'Orléans et du Midi ont demandé cette innovation ne nous paraissent pas difficiles à découvrir : les administrateurs des compagnies ne partageaient pas, en 1883, les illusions et l'optimisme des hommes d'État qui avaient en ce moment la mission de traiter avec eux ; sans doute ils avaient conscience de leur prospérité présente ; mais ils savaient aussi qu'ils acceptaient des charges très lourdes, ils savaient par expérience que les plus-values ne sont pas perpétuelles et, si les compagnies d'Orléans et du Midi n'avaient pas besoin d'aucun concours financier dans le

publics auxquelles le ministre des finances déclare s'associer, et tendant au rejet du pourvoi, ensemble le rapport de la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, auquel les ministres déclarent se référer et dans lequel il est

---

présent, comme celui que sollicitaient des compagnies moins riches, si même elles consentaient à anticiper le remboursement de leur dette, elles n'en étaient que plus disposées à chercher la contre-partie des charges qu'elles assumaient, des sacrifices qui leur étaient demandés, dans la sécurité, dans la garantie de l'avenir.

« Les rapports adressés par les administrateurs des compagnies aux actionnaires, rapports qu'on vous à lus hier, vous montrent, Messieurs, tout le prix qu'ils attachaient à l'obtention de ces garanties pour l'avenir. C'est que les compagnies d'Orléans et du Midi étaient celles qui, incontestablement, avaient le plus à perdre aux nouveaux accords avec l'État, c'étaient celles aussi qui, par leur situation spéciale, étaient exposées aux risques les plus importants, et aux chances les plus aléatoires. C'est précisément parce que leur situation était excellente que leurs administrateurs devaient avoir à cœur de ne pas la compromettre.

« Que demandait-on, en effet, à la compagnie d'Orléans ? On lui demandait de construire 2 350 kilomètres de nouvelles lignes et cette proportion était beaucoup plus forte, par rapport à l'étendue du réseau de l'Orléans, que la proportion des lignes dont la construction était demandée à d'autres compagnies ; on demandait en définitive à la compagnie d'Orléans un concours en argent, ou en travaux, de plus de trois cent millions. A la compagnie du Midi, on demandait une addition de plus de 1.200 kilomètres au réseau existant ; ce chiffre peut paraître faible au premier abord, mais il y a lieu de remarquer qu'il représente 55 p. 100 de la longueur du réseau des lignes du Midi. De plus, l'Orléans et le Midi avaient des risques à courir dans l'avenir et, en échange des charges nouvelles qu'ils assumaient, leur préoccupation devait être de consolider leur situation par les conventions qu'on leur proposait de conclure.

« Les risques qui incombaient aux compagnies d'Orléans et du Midi étaient les suivants : Les bénéfices de l'exploitation du réseau du Midi sont subordonnés au monopole que cette compagnie a su s'assurer en 1851 sur le canal latéral à la Garonne et en 1858 sur le canal du Midi ; en 1851, par une concession définitive du canal de la Garonne, en 1858, par un bail de 40 ans passé avec la compagnie propriétaire du canal du Midi : ce bail expire en 1898 : à cette époque, la concurrence pourra renaître et elle menacera de nouveau le dividende des actionnaires. Cette menace est d'autant plus redoutable que des propositions ont été faites à la Chambre en vue du rachat du canal du Midi avant 1898, afin de procurer un abaissement du prix des transports par batellerie. Or, se prémunir contre ce danger imminent était, à n'en pas douter, la principale préoccupation de la compagnie du Midi.

« On conçoit que dans cette situation, en échange du concours financier qu'on lui demandait, elle ait réclamé une prolongation de garantie qui la mettait à l'abri jusqu'à la fin de la concession de toute éventualité de perte au cas où le bail du canal ne serait pas renouvelé, qui la garantissait même contre les conséquences du rachat éventuel ou de l'expropriation du canal de l'État.

« Son objectif était si évident que les adversaires des conventions, dans la

exposé que, si aucune disposition législative ne s'oppose à ce que la garantie soit accordée pour la durée entière de la concession, la nature et l'objet de la garantie, qui est de venir en aide aux compagnies sans les désintéresser de la bonne exploitation de

---

séance du 31 juillet et dans celle du 1er août, s'en sont fait précisément une arme pour combattre le projet de convention avec le Midi.

« La compagnie d'Orléans avait à craindre un danger presque aussi redoutable pour ses recettes par suite du détournement d'une partie de son exploitation par le réseau de l'État. Sans doute, on vous a dit, et c'est parfaitement exact, que la convention de 1883 prévenait au moins partiellement les inconvénients, ou plutôt les abus de la concurrence du réseau de l'État. Mais la concurrence subsistait et vous pourrez lire dans le traité de la garantie d'intérêt auquel nous avons fait allusion tout à l'heure que l'application des dispositions sur le partage du trafic a enlevé au réseau de l'Orléans pour les donner au réseau de l'État, au moment de l'ouverture de la ligne de Paris à Bordeaux par Saumur, une quantité de transports qui représentent plusieurs millions de recette annuelle, 9 millions au moins.

« On conçoit donc que les compagnies d'Orléans et du Midi aient pris leurs précautions pour que la situation particulièrement prospère, dont elle jouissaient en 1883, ne fût pas compromise dans l'avenir.

« Mais, ajoute-t-on, quel motif aurait pu déterminer l'État à concéder à deux compagnies riches des avantages exceptionnels que deux compagnies pauvres, l'Est et l'Ouest, n'avaient pas osé demander et n'avaient par suite pas obtenu ; cette différence de traitement entre les deux catégories de compagnies n'est-elle pas absolument invraisemblable ?

« Nous ne croyons pas, Messieurs, que ce soit une question bien embarrassante à résoudre. En effet, on considère l'État comme s'il était l'arbitre des destinées des compagnies, comme s'il distribuait ses faveurs entre ses sujets proportionnellement à leurs besoins, et on paraît oublier absolument qu'en 1883 ce ne sont pas les compagnies qui s'adressaient à l'État pour obtenir son aide, mais l'État qui s'adressait aux compagnies pour remplir les engagements qu'il avait pris ; c'est l'État qui empruntait le crédit des compagnies. On doit donc comprendre, que les avantages obtenus par les compagnies en échange du service qu'on leur demandait étaient mesurés non pas à leurs besoins, mais à leur puissance et à l'intérêt qu'on avait à traiter avec elles.

« D'ailleurs, les compagnies qu'on a appelées les compagnies pauvres, c'est-à-dire les compagnies de l'Est et de l'Ouest, avaient d'autres préoccupations que celles d'assurer la prolongation de leur garantie d'intérêt jusqu'à l'expiration de la concession. Ce n'était pas l'avenir qui les préoccupait, c'était le présent qu'il importait de sauvegarder. Ainsi l'Ouest obtient de son côté une réduction de 80 millions sur une dette de 240 millions, et c'est probablement parce qu'il n'osait pas demander davantage que l'Ouest n'a pas demandé la prolongation indéfinie de la garantie d'intérêt.

« Pour l'Est, les intérêts de sa dette de garantie cessent de courir depuis 1883 et la compagnie obtient de rembourser sa dette en travaux répartis sur une longue période. Si on compare la situation de l'Est avec celle du Midi et de l'Orléans, on voit que le Midi devait rembourser sa dette dès la première année et que l'Orléans, lui, pour rembourser sa dette dans un délai très court, assumait une charge annuelle d'environ 9 millions.

« D'ailleurs, au lieu de comparer la situation de l'Orléans et du Midi avec

leurs lignes, à conduit à en limiter la durée et qu'en l'absence d'un texte formel de la convention de 1883, on ne saurait admettre que les parties aient entendu s'écarter de la pratique constamment suivie; que l'article 14 de la convention ne porte pas

---

celle des compagnies pauvres, c'est-à-dire de l'Est et de l'Ouest, si on compare la situation de l'Orléans et du Midi avec la situation du Lyon, il est absurde de supposer que ces deux compagnies qui acceptaient des charges trois fois plus lourdes que le Lyon n'aient pas demandé et obtenu davantage que la compagnie de Lyon.

« On a cité, parmi les avantages qui avaient déterminé le consentement des deux compagnies, le minimum d'annuité de rachat comme une concession absolument déterminante ; on a paru oublier que cet avantage était accordé à toutes les compagnies et que ce n'était pas un avantage spécial aux compagnies d'Orléans et du Midi.

« D'autre part, on a dit à tort que, en accordant la prolongation de durée de la garantie, l'État faisait aux compagnies une libéralité. Nous avons déjà signalé les charges très onéreuses qui étaient acceptées par les compagnies, nous avons dit quelle était l'étendue du concours financier apporté par la compagnie d'Orléans ; nous avons dit que la convention enlevait au réseau d'Orléans pour les donner à l'État un certain nombre de lignes pour assurer au réseau de l'État une homogénéité complète, et l'accès de Paris, notamment par la cession de la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais ; nous avons vu également que le remboursement anticipé avait été promis par cette compagnie.

« Il faut ajouter que les compagnies d'Orléans et du Midi avaient vu leur dividende réservé avant partage, abaissé dans des proportions plus considérables que celui des autres compagnies. C'est ainsi que le dividende réservé avant partage a été abaissé de 68 francs à 60 francs pour le Midi et de 90 à 72 francs pour l'Orléans. Cette remarque vous fait voir, Messieurs, que la préoccupation des hommes d'État qui ont signé ces conventions de 1883 était précisément d'accroître et de hâter le partage des bénéfices au profit de l'État. Ils profitaient d'une situation prospère et cette perspective l'emportait dans leur esprit sur la crainte d'accroître la durée de la garantie, parce qu'ils comptaient, et ils le disaient hautement, que cette garantie d'intérêt serait purement platonique et que certainement dans l'esprit de personne, à cette époque, n'apparaissaient les charges qui en résulteraient pour l'avenir.

« Les administrateurs des compagnies, au contraire, étaient beaucoup moins optimistes ; ils ont dit à leurs actionnaires combien était grand le prix qu'ils attachaient à consolider leur situation dans l'avenir et cette affirmation nous prouve à quel point leur point de vue différait de celui des hommes d'État. Les représentants des compagnies n'avaient qu'une préoccupation : diminuer les chances de perte en acceptant, diminuer en même temps les chances de gain ; il n'était donc pas étonnant, partant de ces deux points de vue qui ne sont pas inconciliables, que les deux volontés, des compagnies et de l'État, se fussent rencontrés sur ce point.

« En fait, l'innovation relative à la durée de la garantie d'intérêt a-t-elle été explicitement demandée par les représentants des compagnies ? a-t-elle été explicitement accordée par les représentants de l'État ? Si l'affirmative résultait des travaux préparatoires des conventions de 1883, il n'y aurait pas de procès ; mais le silence des travaux préparatoires ne nous paraît pas une

abrogation expresse des dispositions antérieures et doit être entendu en ce sens que celles-là seules sont remplacées qui sont inconciliables avec les dispositions nouvelles; que, si ces dernières ont réglé à nouveau les bases de la garantie, elles ne con-

---

objection capitale contre l'interprétation que nous vous proposons. Comme nous vous l'avons dit déjà une première fois, le sens littéral de la convention nous paraît une présomption en faveur de l'interprétation des compagnies, et c'est aux adversaires à combattre cette présomption en apportant la preuve d'une commune intention contraire manifestée au moment même de la conclusion du contrat. Or, cette preuve, on ne l'a jamais apportée.

« Il faut distinguer, en effet, trois phases dans la préparation des conventions de 1883, celle des pourparlers entre les directeurs des compagnies et le directeur des chemins de fer, qui ont abouti à la rédaction des projets de conventions nouvelles ; celle de la présentation des projets aux Chambres et enfin celle de la présentation des projets aux assemblées d'actionnaires.

« De la première phase des négociations nous ne savons absolument rien ; il n'a pas été tenu de procès-verbal des négociations à cette époque ; deux des négociateurs sont morts, M. Cendre et M. Sevène ; M. Raynal ne nous a affirmé qu'une chose, que nous tenons pour exacte, c'est que dans la première période, dans cette période de négociations en quelque sorte du premier degré, aucun administrateur des compagnies ne lui a parlé de la prolongation de la durée de la garantie d'intérêt.

« Mais, Messieurs, les négociations préliminaires qui ont précédé la rédaction des projets de convention ne se sont pas élaborées en présence du ministre, ses occupations nombreuses entraînaient l'impossibilité pour lui de suivre dans tous ses détails la discussion qui avait lieu ; le directeur des chemins de fer était l'intermédiaire entre les compagnies et le ministre, et il est vraisemblable qu'on n'en référait au ministre qu'au cas de désaccord, qu'au cas où un dissentiment sur une question importante méritait de lui être signalée. Nous sommes donc réduits aux conjectures en ce qui concerne cette première période des négociations.

« Mais, s'il nous est permis d'exprimer une opinion personnelle, nous croyons que le sens des expressions employées dans les articles 13 et 14 des conventions était fixé par la tradition et par les précédents : nous n'admettons pas que les rédacteurs des conventions qui possédaient ces traditions et ces précédents aient sans intention employé les expressions que vous connaissez ou qu'ils leur aient donné une signification autre que celle que leurs prédécesseurs avaient donnée à une rédaction identique.

« Nous devons ajouter qu'il est absolument invraisemblable que des hommes comme MM Andral et d'Eichthal aient commis l'imprudence d'affirmer, avec la certitude d'être démentis le lendemain, qu'ils avaient demandé et obtenu les avantages que vous savez. Nous croyons donc que la question est venue à l'esprit des premiers auteurs du projet et nous croyons que la demande des compagnies a dû être accueilli par le directeur des chemins de fer.

« Dans la seconde phase des négociations, la phase de la présentation et de la discussion aux Chambres, le ministre n'a pas dit une parole indiquant la volonté d'innover, mais il n'a pas non plus dit un mot qui indiquait la volonté contraire. Comment doit-on interpréter le silence du représentant de l'État devant les Chambres ?

« En passant, nous ferons remarquer qu'il est difficile de faire grief aux

tiennent aucune stipulation qui se substitue à celle qui en déterminait la durée et qui, dès lors, subsiste nécessairement; que, si l'on tient compte de la situation respective des diverses compagnies, on ne peut présumer que l'État ait entendu accorder à

---

compagnies, qui n'ont pas pris part à la rédaction de l'exposé des motifs, qui n'avaient aucun moyen de faire connaître aux Chambres la signification attachée à tel ou tel article des contrats, qu'il est difficile de leur faire grief de leur silence.

« Le silence du ministre devant les Chambres peut s'interpréter de deux façons: il peut s'interpréter par la volonté de ne pas innover, il peut s'interpréter aussi par une indifférence raisonnée pour l'innovation, par l'adhésion tacite à une innovation qui résulterait du texte arrêté d'un commun accord par les représentants des compagnies avec le directeur des chemins de fer.

« La première explication est certainement conforme au souvenir de M. Raynal, de la bonne foi duquel nous ne doutons pas un instant; mais s'il est possible d'admettre cette explication pour les deux premières phases des négociations, alors que le ministre, paraît-il, n'était pas au courant d'une question qui devait jouer un rôle si important, mais qui, à ce moment, était au second plan dans les préoccupations des hommes d'État, partisans des conventions, cette explication ne nous suffit pas pour nous rendre compte du silence du ministre dans la troisième phase, celles de la présentation des projets aux assemblées d'actionnaires. Nous croyons que c'est prendre la défense de M. Raynal contre lui-même que de compléter ses souvenirs sur ce point. En effet, vous avez vu par les lectures qu'on vous a faites hier que les déclarations adressées aux assemblées d'actionnaires par les administrateurs des compagnies avaient clairement manifesté la volonté des représentants des compagnies.

« On a dit à la Chambre, dans la séance du 24 juin 1894, que les rapports aux actionnaires et les procès-verbaux des séances avaient été envoyés au ministre par la poste et avaient été confondus avec beaucoup d'autres documents, qu'ils avaient pu passer inaperçus. Cette assertion est absolument inexacte. La réunion des actionnaires qui se tenait ce jour-là n'était pas une réunion ordinaire, elle n'avait pas pour le ministre l'importance très mince d'une séance ordinaire; c'était un acte indispensable à la perfection du contrat et il est impossible d'admettre que le service compétent du ministère, que le ministre lui-même n'aient pas pris connaissance de ces documents.

« En effet, l'exécution des conventions dépendait de la ratification qui serait donnée par les actionnaires au cours de cette séance; le premier devoir du Ministre était donc de s'assurer que les rapports des conseils d'administration ne donnaient pas aux conventions une interprétation différente de celle qu'il leur donnait lui-même et que la ratification qui intervenait au nom des actionnaires était absolument concordante avec celle qui avait été donnée par les Chambres au nom de l'Etat.

« Il était bien facile de s'en assurer, puisque l'assemblée se tenait en présence d'un inspecteur général du contrôle.

« D'ailleurs, nous avons au dossier la preuve que les bureaux compétents du ministère, que le ministre lui-même, tenaient à connaître ces documents. Vous trouverez au dossier une lettre du chef de cabinet, écrite par ordre du ministre, vous trouverez une autre lettre écrite par la direction des chemins de fer qui prie les directeurs des compagnies d'envoyer au ministère un cer-

la Compagnie requérante un traitement plus ou même aussi avantageux qu'à telles autres dont la situation était moins prospère et à qui il n'a concédé qu'une prolongation limitée de la garantie ; que non seulement l'exposé des motifs de la loi appro-

---

tain nombre d'exemplaires des rapports et des procès-verbaux des réunions d'actionnaires. Or, les documents imprimés qui ont été certainement envoyés au ministère, contenaient toutes les déclarations auxquelles nous avons fait allusion tout à l'heure.

« Vous admettrez, Messieurs, que les fonctions si multiples qui incombent à un ministre ne peuvent pas s'accomplir, dans la pratique, sans une certaine part de fiction ; l'homme d'État peut alléguer son ignorance de tel acte qui s'est passé dans son ministère, il peut également invoquer la défaillance inévitable de toute mémoire humaine ; mais, comme ministre, il est censé ne rien ignorer de ce qui se passe dans les services de son département. Vis-à-vis des tiers, les différents organes du ministère des travaux publics ne font qu'un avec le ministre qui les représente.

« M. Raynal peut bien dire aujourd'hui de très bonne foi : il ne me souvient pas d'avoir lu les procès-verbaux ; mais le ministre des travaux publics d'alors, qui dirigeait les différents services du ministère, qui était responsable de ces services placés sous son autorité, est censé n'avoir pas ignoré la communication de documents aussi importants que ceux dont il s'agit, qui avaient été lus publiquement devant un agent délégué par lui et qui contenaient un acte essentiel à la passation d'un contrat qu'il était chargé d'exécuter.

« Vous connaissez les termes des rapports adressés aux actionnaires, vous savez que les déclarations émanées de ceux qui avaient signé les contrats étaient aussi catégoriques, aussi péremptoires que possible. Vous avez entendu la lecture de la discussion qui a eu lieu entre M. Andral et les actionnaires, discussion qui précisait encore davantage le sens des déclarations insérées dans ce rapport fait aux actionnaires.

« Après avoir pris connaissance de l'interprétation ainsi donnée aux contrats par les représentants des compagnies, quelle devait être l'attitude du ministre s'il n'avait pas accepté cette interprétation ? Il devait immédiatement protester, il devait mettre en lumière le malentendu dont il prenait connaissance, il devait surseoir à l'exécution des contrats, reprendre les négociations, saisir la Chambre de la difficulté, il devait tout au moins faire des réserves et leur donner toute la publicité nécessaire.

« Non seulement il n'a rien fait de pareil, mais, quelques mois après, en 1884, il a concouru à l'exécution des contrats en autorisant l'émission de deux millions d'obligations. La circonstance que le contrat a été exécuté sans protestation implique nécessairement que le ministre admettait l'interprétation donnée par les conseils d'administration ; cette adhésion équivaut, à nos yeux, à l'intention qu'il n'a pas exprimée auparavant. D'ailleurs, s'il est facile de critiquer, avec la clairvoyance que donne le fait accompli, l'absence de toute protestation de la part du ministre devant les déclarations des administrateurs des compagnies, il faut reconnaître que cette attitude est facilement explicable par l'état d'esprit qui régnait à cette époque et dont on ne peut faire un crime à personne, parce qu'il était partagé à ce moment par tous les partisans des conventions, soit dans le gouvernement, soit dans le parlement.

« Si, à cette époque, on avait pensé que les engagements qu'on souscrivait au nom de l'État pouvaient avoir des conséquences très onéreuses, ç'aurait

bative de la convention est muet sur la question, mais qu'il résulte des rapports et des débats que le Parlement n'a pas entendu accroître les charges de l'État; que si, dans un rapport présenté aux actionnaires après le vote de la loi, le conseil d'ad-

---

été sans doute une très grande faute de se taire ; mais personne, en 1883, sauf les administrateurs des compagnies, ne croyaient que la garantie d'intérêt promise par les conventions pût exposer l'État à des avances considérables. En effet, l'exposé des motifs, pour justifier le chiffre de la garantie de la compagnie du Midi, disait : « les recettes de l'exploitation pendant les dernières « années écoulées permettent de considérer cette garantie comme purement « nominale » ; et pour la compagnie d'Orléans, le ministre était plus affirmatif encore, et, répondant à un député à la séance du 1er août 1883, il disait : « pour l'Orléans, le partage des deux tiers aura son application en 1885 pro- « bablement, et certainement en 1886. Je suis très affirmatif à cet égard, parce « que c'est une certitude absolue. »

« Cet optimisme était partagé par le sous-secrétaire d'État qui disait, à la « séance du 31 juillet 1883, que la garantie d'un dividende de 50 francs consti- « tuait un engagement qui avaient les plus grandes chances de demeurer plato- « nique et qui certainement ne fonctionnerait pas ». Enfin, le rapporteur de la commission affirmait que la garantie du Midi était purement nominale et que le dividende de la compagnie d'Orléans était assuré non pas par l'État, mais par la prospérité de l'ancien réseau.

« Or, si la garantie était nominale, qu'importait la durée d'application de cette garantie ? On ne s'inquiétait à ce moment que des bénéfices éventuels qu'on assurait à l'État par l'abaissement du point de partage et par l'accroissement de sa part dans le partage des bénéfices ; on ne s'occupait pas de la garantie d'intérêt.

« L'optimisme officiel donne donc une explication très satisfaisante de l'attitude du ministre en présence de déclarations faites par les administrations des compagnies à leurs actionnaires, c'est même la seule explication possible que nous trouvions, puisque nous avons vu, il n'y a qu'un instant, que l'ignorance du ministre relativement aux documents dont nous parlons ne peut pas être invoquée sérieusement par l'État. Il nous paraît impossible de contester l'autorité du commentaire qui a été donné au moment même du contrat par une des parties, commentaire auquel l'autre partie a adhéré tacitement en passant outre à l'exécution du contrat.

« Ainsi, les faits qui se sont accomplis au moment même où la rencontre des volontés a formé le contrat, loin d'infirmer la signification que nous avons donnée aux termes employés dans les conventions, ne font au contraire que la confirmer et la fortifier.

« Mais, Messieurs, dans les conventions financières comme celles dont nous nous occupons, le ministre ne peut pas engager l'État à lui seul et les engagements qu'il prend ne sont valables que s'ils sont ratifiés par les Chambres ; *à fortiori* son silence ne peut donc pas créer un engagement à la charge de l'État.

« Nous ne disons pas non plus que le silence du ministre a créé un engagement à la charge de l'État ; nous disons que cet engagement résulte du sens littéral du contrat, et que l'absence des protestations du ministre contre les explications qui ont été données par les administrateurs des compagnies à

ministration a exposé que la garantie était prolongée jusqu'à la fin de la concession, cette déclaration ne constitue pas l'expression de l'intention commune des parties dans le sens de l'article 1156 du Code civil; que, au contraire, la garantie d'intérêt est

---

leurs actionnaires confirme l'interprétation donnée au texte de la convention.

« Il nous reste à établir, nous ne le contestons pas, que le vote des Chambres, dans les conditions où il a eu lieu, n'infirme pas la signification que nous avons donnée aux expressions employées par les articles 13 et 14 des conventions.

« Et d'abord, Messieurs, est-il vrai que le Parlement, dans ces matières, ait un rôle privilégié et qu'il puisse, par son seul vote, modifier le sens d'une convention, tel qu'il a été conçu par ses rédacteurs ? On a essayé de le soutenir dans l'instruction écrite en affirmant qu'à la différence du droit de l'assemblée des actionnaires qui peut seulement ratifier ou rejeter en bloc le contrat, la Chambre pouvait amender ce contrat comme elle amenderait une loi ; c'est même le motif qui a été donné par M. Raynal pour expliquer pourquoi on avait sollicité l'approbation des Chambres avant celle des actionnaires.

« Cette opinion, Messieurs, ne résiste pas à l'examen. En matière de contrat, le Parlement ne peut pas, par un amendement, lier l'autre partie et, s'il repoussait un seul article du projet de convention qui lui est soumis, tout serait remis en question, de même que tout serait remis en question si l'assemblée des actionnaires refusait de voter un des articles de la convention qui lui est soumise par ses administrateurs.

« Dans les contrats qu'il passe pour l'exécution d'un service public, l'État est en général représenté par le ministre seul ; mais, lorsque les conventions ont une importance exceptionnelle comme celles dont nous nous occupons en ce moment, la loi exige l'intervention du Parlement. Le législateur est alors appelé à faire un acte de gestion administrative; mais il ne devient pas partie contractante au traité ; le législateur intervient alors comme pouvoir ratificateur, pour donner à l'acte la validité qu'il n'aurait pas sans cette ratification. Mais c'est toujours le service public représenté par le ministre qui traite, le Parlement n'intervient que pour ratifier le traité.

« Il suit de là que si les Chambres n'ont pas compris la volonté exprimée par les contractants dans la convention, si leur volonté n'est pas d'accord avec celle que les négociateurs ont voulu traduire dans le texte qu'ils ont rédigé en commun, l'État peut bien s'en prévaloir pour contester la validité de son consentement, mais il ne peut pas s'en emparer pour faire exécuter le contrat contrairement à l'intention exprimée formellement par les représentants des compagnies et non contredite par les représentants de l'État. Il est impossible de faire prévaloir une intention sur laquelle les Chambres ne se sont pas exprimées, contre l'intention résultant du texte de la convention ; il est impossible de modifier un texte clair à raison du silence de ceux qui étaient chargés de le rédiger ou de le voter.

« Ainsi l'argumentation de la défense sur ce point nous paraît-elle contenir une équivoque. Si les Chambres ont voté les conventions de 1883 par surprise, soit que les discours prononcés devant elle et publiés ensuite dans l'*Officiel* aient induit les députés en erreur, soit que le silence gardé par le

indiquée comme devant prendre fin, en ce qui concerne la compagnie d'Orléans, le 31 décembre 1914, dans la statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1887 et dans celles des années suivantes, lesquelles ont été adressées à la compagnie

---

gouvernement sur l'innovation et la prétendue obscurité du texte les aient mis dans l'impossibilité de découvrir le sens dissimulé dans le contrat, si tous ces faits étaient exacts, il y aurait un procès à faire, ce serait le procès en nullité du contrat pour vice du consentement s'appliquant à une qualité essentielle de la chose que les contractants avaient principalement en vue au moment du contrat. Mais ce procès ne pourrait venir directement devant le Conseil d'État, ce serait devant le juge du contrat, c'est-à-dire devant le conseil de préfecture, qu'il devrait être engagé.

« D'ailleurs il ne nous paraît pas que le résultat de ce procès serait à l'avantage des finances publiques, et l'État ne paraît pas souhaiter de le faire.

« Ces réserves faites sur l'importance des documents parlementaires qui ont été invoqués de part et d'autre, nous ne nous refusons pas à examiner la question de savoir si effectivement les conventions de 1883 ont été votées par surprise.

« Pour plaider la surprise, on a invoqué des discours prononcés dans la discussion de 1883 et qui auraient été de nature à induire les membres du parlement en erreur sur les articles 13 et 14 des conventions. On a cité un passage du discours de M. Bienvenu, on a cité surtout dans l'instruction écrite un passage du rapport de M. Rouvier et une phrase prononcée par lui, le 20 juillet 1883.

« Les discours parlementaires n'ont pas, pour interpréter une convention, d'autre valeur que celle d'une opinion personnelle. L'assertion de M. Bienvenu nous paraît avoir passé inaperçue ; elle n'a été ni approuvée, ni contredite par les députés qui assistaient à la séance ; nous ne pouvons donc penser qu'on puisse en faire l'indice de l'opinion de la Chambre sur la question.

« L'opinion du rapporteur de la commission nous paraît plus importante à consulter, mais elle n'a pas le sens qu'on paraît vouloir y attacher. Il suffit de lire dans le rapport le passage cité pour voir que M. Rouvier ne s'est pas occupé de la durée de la garantie.

« La phrase qu'on cite à l'appui de l'interprétation de l'État est celle qui termine le passage où, après avoir comparé le système des revenus réservés avec le système nouveau des dividendes garantis, le rapporteur explique que le nouveau système n'est pas plus onéreux et ne grève pas plus les finances publiques que l'ancien.

« Cette assertion est soutenable, mais elle serait vraie, quelle que fût la durée de la garantie ; il nous paraît évident qu'en l'écrivant M. Rouvier a pensé, non pas à la durée de la garantie, mais au dividende garanti, ce qui est tout différent.

« Quant au discours de M. Rouvier prononcé le 23 avril 1883, si le passage cité signifiait que les avantages, précédemment énumérés au cours d'un très long discours, étaient les seules charges que les nouvelles conventions imposaient à l'État, ce passage aurait en effet une importance ; mais son importance est considérablement diminuée si on veut bien faire la remarque suivante : si c'était le sens des expressions employées dans son discours par M. Rouvier, il aurait commis une omission considérable. Il n'a pas plus parlé,

qui n'a présenté aucune observation à ce sujet; qu'au surplus et s'il pouvait subsister un doute, la convention devrait, par application de l'article 1152 du même code, s'interpréter en faveur de l'État qui aurait contracté l'obligation; qu'enfin le ministre des

---

en effet, de la prolongation de durée de la garantie accordée à l'Est et à l'Ouest, qu'il n'a parlé de la garantie accordée au Midi et à l'Orléans. L'importance qu'on veut attacher à ce discours tombe donc par le seul fait de cette constatation.

« Nous pensons que l'honorable rapporteur n'avait pas commis une omission ; il voulait évidemment dire que les seules charges effectives qui incombaient à l'État étaient celles qu'il venait d'énumérer, et sa pensée aurait besoin d'être complétée par l'opinion qu'il avait précédemment formulée, à savoir que la garantie d'intérêt devait rester purement et simplement platonique et que par suite, sans qu'il y ait lieu de s'inquiéter de la durée de cette garantie, elle ne devait entraîner aucune charge effective pour l'État dans l'avenir.

« On a dit également que l'innovation apportée dans les conventions avec l'Orléans et le Midi avait été, à ce point, dissimulée dans le texte qu'il avait été impossible pour les députés et les sénateurs de s'en apercevoir et que, faute d'en avoir été avertis, par l'exposé des motifs, ils n'avaient pas pu donner un consentement valable à cette stipulation.

« Cette thèse, Messieurs, nous paraît excessivement dangereuse et imprudente. Il nous paraît très dangereux de prétendre qu'une clause n'a pas force légale, si elle est votée par les Chambres sans commentaire et sans que l'exposé des motifs ait fait connaître l'intention qui l'avait inspirée. Nous avons déjà dit que la mission des Chambres se bornait à ratifier un contrat déjà discuté entre les parties contractantes. Si le gouvernement avait soumis aux Chambres le texte seul, sans commentaire, nous sommes convaincu que la convention n'en aurait pas moins force légale avec toutes ses conséquences et s'il en était autrement il faut bien convenir qu'il y aurait un certain nombre de stipulations, dont il n'a pas été parlé dans les exposés des motifs qui ont précédé les différents projets de loi relatifs aux conventions, qui devraient être considérées comme nulles et non avenues. On vous a fait connaître dans quels termes concis, et pour ainsi dire en passant, on avait signalé aux Chambres la réduction de 80 millions qui avait été accordée à l'Ouest sur sa dette envers l'État ; on vous a dit aussi que l'avantage du minimum de l'annuité de rachat stipulée au profit des compagnies avait été indiqué également avec la même légèreté. Mais il y a dans les conventions de 1883 quelques autres innovations, qui n'ont pas été l'objet de commentaires, il y a d'autres points obscurs, qui ne sont intelligibles que pour les initiés.

« En effet, est-ce que dans la convention avec la compagnie de Lyon, la simple énonciation d'un chiffre qui fixe à forfait le montant du capital de premier établissement, chiffre dont les éléments ne sont indiqués ni dans la convention ni dans les documents préparatoires, est-ce que l'énonciation de ce chiffre ne tranche pas au profit de la compagnie de Lyon une contestation importante qui s'était élevée entre elle et l'État et dont le Conseil d'État était déjà saisi ? L'avantage obtenu par la compagnie a consisté à comprendre dans le compte du capital de premier établissement, des déficits d'exploitation, des dépenses qui avaient été précédemment portées au compte d'exploitation et dont la réimputation n'était pas possible, parce qu'il s'agissait de comptes dé-

travaux publics n'a pas été appelé à approuver conformément à l'article 27 du décret du 6 mai 1863, le nouveau type d'obligations et que si le ministre des finances a autorisé l'inscription à la cote officielle, il l'a fait dans des conditions qui ne comportent

---

finitivement réglés. Cet avantage, qui était considérable pour la compagnie, n'a été signalé nulle part aux Chambres.

« Enfin, la question de la durée de la garantie qui a été prolongée dans les deux conventions de l'Est et de l'Ouest n'a pas été signalée par l'exposé des motifs, n'a pas été soumise à l'attention des Chambres, et cependant on a reculé de vingt années le terme de la garantie. Il est vrai que, pour l'Ouest, le terme nouveau était indiqué au contrat, mais indiqué sans allusion au terme ancien, ce qui fait qu'il était difficile de se rendre compte de l'innovation. Mais, pour la convention avec l'Est, l'innovation était encore mieux dissimulée; la convention stipule que la garantie prendra fin à l'expiration du terme fixé par la convention du 31 décembre 1875. Cela fait donc supposer, à première vue, le maintien du *statu quo* en ce qui concerne la durée de la garantie pour l'Est. Or, si on se reporte à la convention de 1875, on voit, avec surprise, que cette dernière convention s'occupe de quelques lignes absolument insignifiantes ; de sorte que cette référence, en apparence très anodine, à une convention antérieure, loin de consacrer un régime préexistant, rend applicable à l'ensemble des lignes du réseau de l'Est une innovation qui n'était applicable, jusque-là, qu'à deux ou trois lignes d'une médiocre importance.

« Or, si on a gardé le silence sur cette innovation, personne n'a soutenu que, sur ce point, le consentement de la Chambre avait été surpris ; personne n'a contesté aux compagnies de l'Est et de l'Ouest l'avantage qui a été ainsi voté, par les Chambres, sans commentaire. On doit cependant reconnaître qu'il fallait une certaine attention, une étude comparative des textes pour voir l'importance de cette clause, importance qui ne pouvait être devinée que par ceux qui étaient initiés d'avance aux conventions successives passées avec l'Etat.

« Nous pensons donc que ces différents exemples viennent à l'appui de la proposition que nous soutenions tout à l'heure, à savoir que les contrats qui ont été conclus par les représentants des compagnies et les représentants de l'Etat, et qui ont été approuvés par les Chambres, ont la même force légale, aussi bien lorsque le texte a été présenté sans commentaire et voté en silence que lorsque l'attention des Chambres a été appelée d'une manière spéciale sur l'importance des engagements qu'elles étaient appelées à sanctionner.

« Mais, Messieurs, nous ne pensons pas que, en l'espèce, l'innovation fût tellement dissimulée dans le texte que la question ne pût même être aperçue avec un effort d'attention par les sénateurs et les députés qui étaient appelés à voter les conventions de 1883.

« La conclusion que nous vous avons proposée tout à l'heure repose sur la comparaison des textes successifs des conventions passées en 1859, en 1863, en 1868 et 1883 ; et cette comparaison, qui, pour nous, détermine le sens des articles 13 et 14, nous le reconnaissons, n'était pas à la portée de tout le monde dans le Parlement. Elle était certainement à la portée des membres de la Commission, et, en dehors de la Commission, des sénateurs et députés défenseurs ou adversaires des conventions, qui avaient fait une étude spéciale du régime des chemins de fer en France ; quant à ceux qui n'étaient pas initiés par leurs études à l'intelligence du texte, il suffit qu'ils aient pu voir la

aucune interprétation de la convention; qu'en effet, la mention à la cote de la garantie sans indication de durée est conforme au libellé adopté pour toutes les compagnies; qu'ainsi et en résumé, le ministre des travaux publics, en invitant la compagnie requérante à modifier la formule de ses titres, n'a fait qu'user du droit que lui confère l'article 27 du décret du 6 mai 1863;

---

question : ils se seraient renseignés s'ils n'avaient pas été d'accord, ils auraient demandé les explications nécessaires.

« En admettant que la question ait pu passer inaperçue à la seule lecture des conventions avec le Midi et l'Orléans, nous pensons qu'elle ne pouvait pas échapper à l'attention de ceux qui, comme les députés et les sénateurs, avaient sous les yeux l'ensemble des projets de conventions passées avec les six grandes compagnies, et, à ce moment, le public, ainsi que les députés et sénateurs qui abordaient pour la première fois l'étude des conventions, croyait que les garanties duraient autant que les concessions.

« Cette illusion était si tenace qu'en 1894 l'interpellation à la Chambre, en dissipant cette erreur, a fait baisser les cours des titres, non seulement de celles des compagnies qui étaient intéressées dans ce débat, mais de plusieurs compagnies, même de la compagnie de Lyon, pour laquelle la délimitation de la garantie n'avait jamais été contestée.

« En supposant qu'il partageât la croyance publique, le député qui prenait connaissance des projets de conventions de 1883, qui les étudiait, eût été immédiatement averti de son erreur. Pour les compagnies du Nord, du Lyon, de l'Est et de l'Ouest, il lui était facile de voir que la garantie était limitée, mais en même temps que là où cette limitation était stipulée, elle était indiquée soit par une référence à un article non abrogé de la convention de 1859, soit par une date précise, comme dans la convention avec l'Ouest, soit par une référence à la convention de 1875, comme dans le contrat avec la compagnie de l'Est. Dans ces conventions de 1883, le lecteur devait remarquer que la durée de la garantie d'intérêt pouvait être prolongée sur la demande des compagnies, et que cet avantage pouvait résulter d'une rédaction assez détournée, assez dissimulée ; dès lors, en se reportant à la rédaction toute différente de la convention passée avec les compagnies d'Orléans et du Midi, son esprit devait être frappé par l'absence de toute référence et de toute limitation en ce qui concerne la durée de la garantie d'intérêt.

« Et, est-ce que cette lecture ne devait pas éveiller dans son esprit l'idée qui y était déjà préexistante, d'une garantie durant jusqu'à l'expiration de la concession ? Dans tous les cas, la question ne pouvait pas échapper, et si ce traitement exceptionnel ne lui paraissait pas justifié par les circonstances particulières relatives aux compagnies d'Orléans et du Midi, le député qui lisait les conventions de 1883 devait demander des explications.

« Si aucun député, aucun sénateur n'a demandé des explications, c'est que, délibérant sous l'empire des illusions que nous avons signalées tout à l'heure, l'aggravation de la garantie lui a paru une satisfaction platonique donnée aux compagnies. La décision des Chambres a donc pu être prise sous l'empire de ces appréciations erronées, mais qui ne vicient pas leur consentement.

« Mais les Chambres n'ont pas voté par surprise, et par suite leur ratification a été donnée valablement. C'est, suivant nous, dans ce sens, que doit être résolue la question de validité du consentement de l'État. On pourrait d'ail-

Vu la convention passée le 28 juin 1883 entre le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883 et par l'assemblée générale des actionnaires le 13 décembre 1883 ;

---

leurs différer d'opinion avec nous sur ce point sans être obligé de se rallier à l'interprétation que nous avons combattue.

« Nous croyons avoir répondu à toutes les objections essentielles, les unes qui tendent à faire prévaloir l'interprétation soutenue par le ministre, les autres qui tendent uniquement à infirmer la validité du consentement des Chambres relativement à une clause essentielle du contrat.

« Nous avons laissé de côté et nous n'insisterons pas sur certains arguments qui nous paraissent avoir un intérêt secondaire. Nous parlons notamment de l'objection tirée au nom de l'État de ce que les compagnies n'ont pas protesté contre la statistique de 1889 : Il s'agit d'une statistique absolument tardive, qui a été publiée et dissimulée dans un volumineux document issu des bureaux de la direction des chemins de fer, document qui ne porte pas la signature du ministre, qui porte seulement la signature du chef de bureau ; cette statistique n'a même pas été précédée d'une introduction qui appelle l'attention sur les changements qui y sont introduits.

« Dans ces conditions, nous pensons que l'argument est absolument sans valeur au point de vue de la commune intention des parties.

« Nous n'attachons pas non plus une grande importance à l'argument qui est tiré par les compagnies de l'autorisation qui aurait été donnée par le ministre compétent, à l'émission avec de nouvelles formules de titres d'obligations et à l'inscription à la cote officielle des titres des compagnies d'Orléans et du Midi mentionnant la garantie de l'État sans restriction de durée ; nous ne pensons pas que l'autorisation ministérielle soit assez significative, alors surtout que le ministre affirme que les nouveaux types d'obligations ne lui ont pas été soumis, pour que l'accord de volonté des parties en résulte explicitement. Ce sont là des arguments d'ailleurs surabondants. Nous ne pensons pas devoir insister davantage.

« Mais nous ne pouvons nous dispenser de répondre à une objection subsidiaire qui a été présentée par l'État pour combattre l'interprétation des compagnies. Après avoir soutenu que le sens littéral des articles 13 et 14 des conventions passées avec les compagnies du Midi et d'Orléans était favorable à la thèse de l'État, on invoque l'article 1162 du Code civil qui dit que, dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation.

« Nous ne croyons pas que cette règle soit applicable à la difficulté actuelle, et cela pour une double raison : D'abord, tous les auteurs estiment que c'est là la dernière règle de l'interprétation aux abois, alors que toutes les autres règles ont été épuisées et qu'on se trouve en présence d'un texte indéchiffrable. Nous n'avons pas pensé que cette règle fût à sa place en présence d'un texte qui ne présente pas vraiment une obscurité impénétrable.

« En second lieu, il est facile d'appliquer cette règle quand on se trouve en présence d'un contrat unilatéral, quand on se trouve en présence d'un contrat de prêt, par exemple, quand on sait celui qui stipule, qui dicte la loi du contrat ; mais dans un contrat synallagmatique où les obligations corrélatives sont aussi nombreuses que dans l'espèce actuelle, la situation de chaque partie

Vu les conventions des 11 juin 1859, 11 juin 1863 et 26 juillet 1868;

Vu les travaux préparatoires de la loi du 20 novembre 1883;

Vu le rapport présenté par le conseil d'administration de la compagnie à l'assemblée générale du 13 décembre 1883 et le procès-verbal de l'assemblée;

Vu la dépêche en date du 17 décembre 1883, par laquelle l'inspecteur général des ponts et chaussées du contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans demande, au nom du ministre des travaux publics, l'envoi d'un certain nombre d'exemplaires du rapport présenté à l'assemblée générale, et la lettre du directeur de la compagnie, en date du 5 janvier 1884, accompagnant cet envoi;

---

n'est pas si facile à déterminer. M. Demolombe dit que l'article 1162 n'est pas autre chose que l'application de l'article 1315 du Code civil, à savoir « que « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver, que celui qui « se prétend libéré doit prouver sa libération ».

« Si on doit appliquer dans cette esprit la règle indiquée par M. Demolombe, nous ne savons pas si elle profiterait à l'État. En effet, c'est l'État qui affirme qu'il est libéré en 1914, en invoquant le silence de la convention actuelle et le maintien de l'ancien texte. C'est donc précisément un des cas exceptionnels cités par M. Demolombe, où le doute peut être interprété contre le débiteur. Il y a donc là une raison qui devrait faire écarter l'application de la règle de l'article 1162, au profit de l'État, si, d'autre part, nous n'avions démontré que le texte est suffisamment clair pour dispenser d'avoir recours à cette règle, qui ne s'applique qu'en cas d'obscurité impénétrable du texte qu'on a à interpréter.

« Pour nous résumer, nous pensons que le texte des articles 13 et 14 des conventions passées avec les compagnies d'Orléans et du Midi, qui règle les conditions de la garantie due par l'État, a abrogé toutes les dispositions antérieures, par cela seul qu'il a déclaré expressément les remplacer.

« Nous pensons que ces articles ont substitué aux dispositions anciennes des dispositions plus larges aux termes desquelles l'Etat s'engage à verser aux compagnies la garantie d'intérêt, dans le cas où les recettes nettes seraient insuffisantes pour rémunérer à la fois le capital-obligations et le capital-actions; nous pensons de plus que l'Etat ne fixant plus, comme en 1859, un terme au delà duquel il serait libéré de son obligation, il a établi un système nouveau de la garantie et que ce système, comme toutes les clauses de la convention, est applicable jusqu'à la fin de la concession, jusqu'au terme du contrat.

« En vertu de cette interprétation, nous pensons que le ministre a, par son injonction, porté atteinte au droit acquis aux compagnies, tel que ce droit résultait des conventions, en voulant les obliger à faire revivre sur leurs titres la mention d'une limitation qui avait été supprimée par les conventions de 1883.

« Nous concluons, par ces motifs, à l'annulation de la décision ministérielle attaquée en tant qu'elle invite les compagnies d'Orléans et du Midi à compléter les mentions relatives à la garantie d'intérêt qui figurent sur leurs titres et à indiquer que cette garantie prendra fin en 1914. »

Vu le décret du 6 mai 1863;

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'aux termes du paragraphe 1er de la convention du 1859, l'État garantissait à la compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1er janvier 1865, l'intérêt à 4 p. 100 et l'amortissement calculé au même taux pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau tel qu'il était défini à l'article précédent; que les autres paragraphes déterminaient le maximum du capital garanti, soit pour les lignes définitivement concédées, soit pour les lignes concédées à titre éventuel; que l'article 6 de la convention du 11 juin 1863 et l'article 8 de celle du 26 juillet 1868 ont successivement remplacé les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la convention de 1859 par de nouvelles dispositions qui se bornaient à élever le maximum du capital garanti;

Considérant, d'autre part, que l'article 6 de la convention de 1859 fixait les bases du partage des bénéfices qui pourrait s'exercer à partir du 1er janvier 1872; que ces bases ont été réglées à nouveau par l'article 4 de la convention de 1863 et l'article 5 de la convention de 1868;

Considérant que l'article 14 de la convention passée le 28 juin 1883 entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation législative et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par le président du conseil d'administration et sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois à dater de l'approbation par une loi, porte : « les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes... »; qu'à la différence des rédactions adoptées dans les conventions de 1863 et 1868, cette clause supprime expressément et sans aucune exception les dispositions antérieures concernant la garantie et le partage, y compris celle qui réglait la durée de la garantie;

Considérant que les dispositions substituées par la convention de 1883 à celles des conventions antérieures, et qui constituent un système complet pour l'application, soit de la garantie, soit du partage des bénéfices, ne contiennent aucune condition ayant pour objet de limiter à une période déterminée le fonctionnement de la garantie, mais qu'en réunissant dans un même article les règles relatives à la garantie et au partage des bénéfices,

qui faisaient précédemment l'objet d'articles séparés ayant une durée d'application différente, la convention a fait disparaître toute distinction de ce chef entre ces deux ordres de stipulations; que les règles relatives au partage des bénéfices étant incontestablement applicables, le cas échéant, jusqu'à la fin de la concession, il en est de même en ce qui concerne la garantie;

Considérant qu'il n'a été fait au nom de l'État, aux Chambres appelées à approuver ou à rejeter la convention, aucune déclaration de nature à faire naître un doute sur la portée de l'article dont il s'agit; que cet article a été compris dans l'approbation donnée au contrat par la loi du 20 novembre 1883; que s'il n'appartenait qu'aux Chambres d'engager définitivement l'État, leur approbation s'étend à toutes les clauses de la convention, même à celles qui n'auraient pas fait l'objet d'un débat spécial; qu'ainsi le ministre des travaux publics n'est pas fondé à se prévaloir du silence de la discussion sur le point actuellement en litige pour contester la portée de l'article précité telle qu'elle a été définie ci-dessus;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, une durée égale à celle de la concession et qu'en invitant la compagnie à mentionner sur ses titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le ministre des travaux publics a méconnu les droits résultant pour elle de la convention du 28 juin 1883... (Décision du ministre annulée en tant qu'elle invite la compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie qui figurent sur ses titres en indiquant que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914. État condamné aux dépens.)

2[e] ESPÈCE. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*)

VU LA REQUÊTE pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du ministre des travaux publics, en date du 15 juin 1894, autorisant une émission d'obligations, en tant qu'elle invite la compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie qui figurent sur ses titres en indiquant que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914... ;

Vu la convention passée le 9 juin 1883 entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite

convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883 et par l'assemblée générale des actionnaires le 22 décembre 1883;

Vu les conventions des 11 juin 1859, 1er mai 1863 et 10 août 1868;

Vu les travaux préparatoires de la loi du 20 novembre 1883;

Vu le rapport présenté par le conseil d'administration de la compagnie à l'assemblée générale des actionnaires du 22 décembre 1883 et le procès-verbal de l'assemblée;

Vu la dépêche du 28 décembre 1883, par laquelle l'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé du contrôle de l'exploitation du réseau du Midi, demande, au nom du ministre des travaux publics, l'envoi d'un certain nombre d'exemplaires du rapport présenté à l'assemblée générale, et la lettre du directeur de la compagnie, en date du 7 janvier 1884, accompagnant cet envoi;

Vu le décret du 6 mai 1863;

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 9 de la convention du 11 juin 1859, l'État garantissait à la compagnie pendant cinquante années, à partir du 1er janvier 1865, l'intérêt à 4 p. 100 et l'amortissement calculé au même taux pour un terme de cinquante ans du capital affecté à l'établissement des lignes comportant le nouveau réseau, tel qu'il était défini à l'article 7; que l'article déterminait ensuite le maximum du capital garanti, soit pour les lignes définitivement concédées, soit pour les lignes concédées à titre éventuel; que l'article 7 de la convention du 1er mai 1863 a modifié les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention de 1859 en ce qui concerne le maximum du capital garanti; qu'aux termes de l'article 9 de la convention du 10 août 1868, les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention de 1859 et l'article 7 de la convention de 1863 ont été remplacés par une nouvelle disposition qui reproduisait textuellement la durée de cinquante années, à partir du 1er janvier 1865, précédemment assignée à la garantie;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 12 de la convention de 1859, le partage des bénéfices de l'entreprise au delà du 8 p. 100 devait s'exercer à partir du 1er janvier 1872 et que les bases du partage ont été réglées à nouveau par l'article 9 de la convention de 1863 et l'article 13 de celle de 1866;

Considérant que l'article 13 de la convention passée le 9 juin 1883 entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation législative, et la compagnie des chemins de fer du Midi... (La suite comme à la 1re espèce.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 284)

[24 juillet 1895]

Indemnités à allouer aux militaires employés en cas d'urgence à des travaux publics.

Monsieur le préfet, le concours de l'autorité militaire a été réclamé à diverses reprises par mon administration pour l'exécution de travaux urgents, en cas d'inondation, d'interruption de la circulation, etc.

Des indemnités ont été alors payées aux militaires employés à ces travaux, mais le taux en a été laissé jusqu'à présent à l'appréciation des autorités locales, et, dans certains cas même, elles ont paru insuffisantes. M. le Ministre de la guerre vient d'appeler mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à déterminer, d'après un tarif uniforme, les indemnités à allouer dans les circonstances analogues.

Cette demande m'a paru fondée, et, d'accord avec M. le Ministre de la guerre, j'ai arrêté les dispositions suivantes :

1° Les détachements militaires qui seront mis à la disposition des ingénieurs pour l'exécution de travaux urgents de sauvetage, de défense contre les inondations, de rétablissement ou de conservation de la circulation sur les voies de communication dépendant du Ministère des Travaux publics (routes, rivières, canaux ou ports) auront droit au transport, au logement et à la nourriture pendant tout le temps qu'ils resteront éloignés de leur garnison. Il leur sera procuré des vivres chauds et d'une nature réconfortante, en rapport avec les travaux pénibles à exécuter.

2° Il sera en outre alloué des indemnités journalières en argent, fixées comme il suit :

Officiers supérieurs.	5f,00
Officiers subalternes.	3 ,00
Sous-officiers.	1 ,50
Caporaux ou brigadiers..	1 ,25
Soldats.	1 ,00

Les dépenses résultant de l'application des dispositions qui précèdent seront imputées sur les fonds des travaux auxquels les détachements de troupe auront été employés.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines, et de veiller, le cas échéant, à la stricte exécution des prescriptions qu'elle renferme.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

PERSONNEL

(N° 285)

(Juillet 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 9 *juillet* 1895. — M. **Bouffet**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Idem. — Sur la proposition du Ministre de la Guerre, sont promu ou nommé dans l'Ordre national de la Légion d'honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

M. **Roederer** (Charles), Ingénieur en Chef de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

M. **Maurer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Idem. — M. **Frossard**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine).

12 *juillet.* — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

MM. **Guinard**, Inspecteur Général de 2e classe.
Considère, Ingénieur en Chef de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Rouville**, Ingénieur en Chef de 2e classe.
Garreta, **Mussat**, **Tavera**, Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Donnier (Eugène), Sous-Ingénieur.
Hérard, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

2° PROMOTIONS.

Décret du 18 juillet 1895. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er août 1895, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Lecomte** (Auguste).
Guibal (Élie).
Fouquet (Eugène).
Herpin (René).

MM. **Aubin** (Ernest).
Mauris (Léon).
Nigond (Charles).
Cosserat (François).

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Boulé**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	11 juill. 1895
M. **Floucaud de Fourcroy**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	1er nov. 1895

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 juin 1895. — Les Élèves-Ingénieurs hors concours, nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe à dater du 1er juillet 1895, reçoivent les destinations suivantes :

I. — M. **Troté** est attaché, à la résidence de Condom, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Arnaud**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département du Gers, arrondissement du Nord;

2° Service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit** — 3ᵉ arrondissement (lignes de Nérac à Mont-de-Marsan — section comprise entre Nérac et Gabarret, et d'Eauze à Auch).

II. — M. **Guiffart** est attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. **Pellé**, appelé à un autre service.

Il est placé dans la situation de service détaché.

III. — M. **Bourgeois** est attaché, à la résidence de Thonon, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bezault**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Thonon;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Schoendoerffer** — 2ᵉ arrondissement (ligne de Cluses à Saint-Gervais et à la frontière suisse, — section de Saint-Gervais à la frontière);

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Clerc** (ligne de Collonges à Divonne-les-Bains).

IV. — M. **Bauër** est chargé, à la résidence de Vendôme, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Loir-et-Cher, en remplacement de M. **Leclerc**, précédemment appelé à un autre service.

V. — M. **Margaine** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Digne et du 1ᵉʳ arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Robert** — 1ᵉʳ arrondissement (lignes de Digne à Saint-André et de Digne à Barcelonnette par la Javie et Seyne), en remplacement de M. **Chateau**, précédemment appelé à une autre destination.

VI. — M. **Couturier** est attaché, à la résidence de Villeneuve-sur-Lot, au service de la navigation du Lot, au service hydrométrique du bassin de cette rivière, et au service des études et travaux des chemins de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat et de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, en remplacement de M. **Jullidière**, appelé à un autre service. (La résidence de l'Ingénieur de ce service est transférée d'Agen à Villeneuve-sur-Lot.)

VII. — M. **Mazerolle** est attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, en remplacement de M. **Maillet**, précédemment appelé à un autre service.

Il est placé dans la situation de service détaché.

VIII. — **M. Blaise** est attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg, en remplacement de **M. Charbonnel**, précédemment appelé à un autre service.

Il est placé dans la situation de service détaché.

IX. — **M. Tinardon** est attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, en remplacement de **M. Herpin**, précédemment chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 21 *juin.* — Le 10e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées est supprimé.

Les services ci-après désignés, qui composent cet arrondissement, sont rattachés, savoir :

I. Service ordinaire des départements de l'Ariège, de l'Aveyron, du Cantal, de la Haute-Garonne, du Gers, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne.

Service de la navigation du Tarn :

Au 9e arrondissement d'Inspection.

II. Service ordinaire du département du Lot.

Service de la navigation du Lot :

Au 11e arrondissement d'Inspection.

Les 11e, 12e 13e, 14e, 15e et 16e arrondissements actuels prennent les nos 10, 11, 12, 13, 14 et 15.

Arrêté du 26 *juin.* — **M. Lax**, Inspecteur général de 2e classe, chargé du 10e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 7e arrondissement, en remplacement de **M. Boulé**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Forestier**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Professeur du cours de routes, à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de **M. Durand-Claye**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Gérard** (Alexandre), Sous-Ingénieur, chargé, à la résidence du Vigan, du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Renardier**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Autun, en remplacement de **M. Pruchon**, mis en disponibilité.

Arrêté du 26 *juin.* — L'emploi d'Ingénieur ordinaire, occupé à la résidence du Vigan, par **M. Gérard**, Sous-Ingénieur, est supprimé.

Le service de construction et de Contrôle des travaux de la section de la ligne de Tournemire au Vigan comprise dans le département du Gard (2e arrondissement du service de chemins de fer de **M. Renardier**), confié à **M. Gérard**, est rattaché aux attributions de **M. Faure** (Camille), Ingénieur ordinaire à Montpellier, déjà chargé du 1er arrondissement du même service.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer de **M. Renardier** est réduit de trois à deux.

Le 3e arrondissement (**M. Mahieu,** Ingénieur ordinaire à Rodez) prend le n° 2.

Décision du 5 *juillet.* — **M. Moly** (Célestin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Villefranche, jusqu'à la désignation du successeur de **M. Lavabre.**

Arrêté du 8 *juillet.* — **M. Dumas**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de La Rochelle, au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure et au service des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray et de Saint-Jean-d'Angely à Marans (**M. Modelski**, Ingénieur en Chef à La Rochelle) est attaché, en outre, au service du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Cognac, en remplacement de **M. Périer**, appelé à un autre service.

Par suite, le service de chemins de fer de **M. Modelski**, réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, ne formera plus qu'un seul arrondissement.

Idem. — Le Contrôle des voies ferrées du port de Pontrieux est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau de l'Ouest.

L'Inspecteur particulier de la 3e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau de l'Ouest.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du 1er arrondissement du service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Le Conducteur ou Agent voyer, chargé de la subdivision de Pontrieux.

Surveillance commerciale.

Le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Saint-Brieuc.

Police.

Le Maître de port de Pontrieux.

Arrêté du 8 juillet.— Le Contrôle des voies ferrées du port de Paimpol est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau de l'Ouest.

L'Inspecteur particulier de la 3e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau de l'Ouest.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du 1er arrondissement du service maritime du département des Côtes-du-Nord.

Le Conducteur des Ponts et Chaussées, chargé de la subdivision de Paimpol.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Saint-Brieuc.

Police.

Le Maître de port de Paimpol.

Arrêté du 8 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port d'Aigues-Mortes (voies situées en dehors des clôtures de la gare d'Aigues-Mortes) est organisé comme il suit, sous la Direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Nîmes, du service maritime du département du Gard.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'Inspecteur particulier de la 5e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Nîmes, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service du département du Gard.

Le Conducteur des Ponts et Chaussées, chargé de la 1re subdivision de Nîmes.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Lunel.

Police.

L'Agent des Ponts et Chaussées remplissant les fonctions de Maître de port à Aigues-Mortes.

Arrêté du 8 juillet. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Prades à Olette, section de Prades à Villefranche-de-Conflent, est rattaché, savoir :

I. — *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier.

II. — *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction :*

Au 3ᵉ arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Montpellier.

III. — *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :*

A la 2ᵉ circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. — *Pour la surveillance administrative :*

Au Commissariat de Perpignan.

Décision du 8 *juillet.* — I. Sont admis à la 1ʳᵉ classe, les Élèves-Ingénieurs de 2ᵉ classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Labeille.**
Jomier.
Pocard-Kerviler (Georges).
Castaing.

MM. **Porché.**
Ader.
Candelier.

M. **Rogie** ne sera admis à la 1ʳᵉ classe qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

II. Sont admis à la 2ᵉ classe, les Élèves-Ingénieurs de 3ᵉ classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Suquet** (Louis).
Riboud.
Guyot.
Bérengier.
Ninck.
Ruffieux.

MM. **Garan.**
Ourson.
Sarazin.
Bory.
Lehouchu.

MM. **Lahaussois, Conte** et **Joyant** ne seront admis à la 2ᵉ classe qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

Arrêté du 16 *juillet.* — Le service spécial de statistique des jaugeages effectués dans les principaux bassins français, confié par arrêté du 23 janvier 1889 à M. **Bresse,** Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe à Paris, est supprimé.

Par suite, M. **Bresse** cesse d'être attaché au Secrétariat de la Commission de l'annonce des crues.

Arrêté du 18 *juillet.* — M. **Guillot**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe attaché, à la résidence de Nevers, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, est chargé, à la résidence de Nice, de l'arrondissement du Nord-Est du service

ordinaire du département des Alpes-Maritimes et du 3e arrondissement (ligne de Saint-André à Nice — section de Touet-de-Beuil à Nice), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Aubé**, en remplacement de M. **Fouquet**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire occupé par M. **Guillot**, à la résidence de Nevers, est supprimé.

Arrêté du 18 *juillet*. — M. **Mouret**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Niort, Collaborateur adjoint au service de la Carte géologique détaillée de la France, est nommé Collaborateur principal.

Idem. — Le service du Contrôle de l'embranchement des Ifs à Étretat (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

I. — *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussée, à Amiens.

II. — *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction :*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Amiens.

III. — *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :*

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. — *Pour la surveillance administrative :*

Au Commissariat du Havre.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 *juillet* 1895. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'honneur, savoir :

MM. **Raimbault** (Charles), **Dutoit** (Arthur), } Conducteurs principaux.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

10 *juin* 1895. — M. **Vincent** (Hippolyte), Commis, Concours de 1893, n° 136, Creuse, service ordinaire.

22 *juin*. — M. **Hudin** (George), Commis, Concours de 1893, n° 2, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

Idem. — M. **Mercier** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 66, Mayenne, service ordinaire.

27 *juin*. — M. **Raffy** (Basile), Commis, Concours de 1894, n° 93, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

4 *juillet*. — M. **Schoenberg** (Lucien), Commis, Concours de 1893, n° 118, Oran, service ordinaire.

Idem. — M. **Rivel** (Henri), Concours de 1894, n° 15, Oran, service ordinaire.

8 *juillet*. — M. **de Colonges** (Ferdinand), Commis, Concours de 1894, n° 128, mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.
Il est placé dans la situation de service détaché.

16 *juillet*. — M. **Paillotet** (Joseph), Concours de 1893, n° 31, Côte-d'Or, service ordinaire.

Idem. — M. **Bareste** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 61, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

Idem. — M. **Chavanis** (Marc), Commis, Concours de 1894, n° 80, Loire, service de la 2e section de la navigation de la Loire.

22 *juillet*. — M. **Mages** (Pierre), Commis, Concours de 1893, n° 114, Basses-Alpes, service ordinaire.

24 *juillet*. — M. **Prou** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 135, Seine-et-Marne, service ordinaire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

8 *juillet* 1895. — M. **Verguet** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est autorisé à entrer au service du département du Jura, pour l'étude et la construction de ses lignes de tramways.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Warot** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ.

16 *juillet* 1895. — M. **Fuynel** (Abel), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service du Gouvernement Chilien, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 *juin* 1895. — M. **Odin** (Étienne), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des Chemins de fer, à la résidence de Saint-Chamond.

4 *juillet*. — M. **Combacal** (Joseph), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à continuer de diriger les usines de fabrication de mosaïques avec les marbres des Pyrénées, à la résidence de Perpignan.

8 *juillet*. — M. **Morel** (Arsène), Conducteur principal, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de section, à la résidence de Pontrieux (Côtes-du-Nord).

8 *juillet.* — **M. Girard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Loire, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie nouvelle du canal de Panama.

Idem. — **M. Jacques**, dit **Pourreau**, Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur-Directeur, au service de la Compagnie du Gaz de Tours.

22 *juillet.* — **M. Genet** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, en qualité d'Ingénieur de la construction, au service de la Société des chemins de fer économiques du Nord, à la résidence d'Anzin.

6° DISPONIBILITÉ.

16 *juillet* 1895. — Est rapporté l'Arrêté du 3 avril 1895, par lequel **M. Bicheyre** (Antonin), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ariège, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Bicheyre est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

22 *juillet.* — **M. Cheilan** (Louis), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

7° DÉCÈS.

	Date du decès.
M. Lavabre (Antoine), Conducteur principal, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire à Villefranche (Aveyron)	17 juin 1895
M. Bernard (Nicolas), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	19 juin 1895
M. Souché (Auguste), Conducteur principal, Drôme, service ordinaire et Contrôle des travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.	20 juin 1895
M. Pellerin (Joseph), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	24 juin 1895

	Date du décès.
M. **Labalte** (Georges), Conducteur de 1re classe, Yonne, service ordinaire	25 juin 1895
M. **Masson** (Auguste), Conducteur de 1re classe, Lot, service de la navigation du Lot.	4 juill. 1895
M. **Garnier** (Gustave), Conducteur de 1re classe, Mayenne, service ordinaire.	22 juill. 1895

8° DÉCISIONS DIVERSES.

10 *juin* 1895. — M. **Toesca** (Dominique), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Creuse, passe au service ordinaire du département de la Loire.

26 *juin*. — M. **Dautet** (Georges), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

Idem. — M. **Huet** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 2e section — et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre, est attaché, en outre, au service du Contrôle des voies ferrées des quais du port de Dieppe.

4 *juillet*. — La subdivision d'Oran portant actuellement le n° 2, devenue vacante par suite de l'admission à la retraite de M. **Pinard**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, est supprimée.

Le service des autres Conducteurs subdivisionnaires de l'arrondissement d'Oran est réparti de la manière suivante :

1re *Subdivision d'Oran*. — Irrigation d'Oran. — Travaux communaux et de colonisation. — Contrôle du chemin de fer d'Oran à Aïn-Témouchent.

2e *Subdivision d'Oran*. — Entretien des travaux d'Oran, de la route nationale n° 2, entre Mers-el-Kebir et Oran et de la route nationale n° 6 jusqu'au kilomètre 29. — Bâtiments civils et mosquées. — Contrôle du chemin de fer d'Alger à Oran.

3e *Subdivision d'Oran*. — Travaux des ports d'Oran et de Mers-el-Kebir. — Phare de Mers-el-Kebir.

4e *Subdivision d'Oran*. — Entretien de la route nationale n° 4, d'Oran à la Macta. — Travaux communaux et de colonisation.

5e *Subdivision d'Oran.* — Entretien de la route nationale n° 2, d'Oran à Er-Rahel. — Travaux communaux et de colonisation.

Subdivision d'Arzew. — Travaux du port d'Arzew, phare d'Arzew. — Bâtiments civils. — Contrôle du chemin de fer d'Arzew à Tizi.

Subdivision du Sig. — Route nationale n° 6 du Tlélat à Dublineau. — Barrage de l'Oued Fergoug, de Saint-Maur et du Tlélat. — Irrigation du Tlélat et de Saint-Lucien.

Arrêté du 4 juillet 1895. — Les cadres des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département de la Seine, au service ordinaire et au service vicinal fusionnés sont fixés à nouveau comme il suit :

Ce personnel est réparti dans les emplois et subdivisions autorisés, savoir :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, neuf Commis et un Planton, en résidence à Paris.

MM. **Legendre** (Emile), Conducteur.
Pelletier (Henri), —
N..., Commis (Provisoirement M. **Devaux**, Conducteur).
Millot, Commis principal.
Gilet, Commis de 1re classe.
Sureau, — 2e —
Abadie, — 3e —
Simon, — 3e —
Roustan, — 3e —
N..., Commis (Provisoirement M. **Lahure**, Agent voyer auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Royannez**, employé auxiliaire).
Un Planton.

Arrondissement du Nord-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, huit Commis et un Planton, en résidence à Paris.

MM. **Meyer** (Edmond), Conducteur.
Reulos, —
Brindeau, —

MM. **Josselin**, Commis principal.
Valette, Commis de 2e classe.
Chéreau, — 3e —
Aubrun, — 3e —
de Clavel, — 4e —
Lécluse, — 4e —
Rivière, Commis stagiaire.
N..., Commis (Provisoirement M. **Gourrier**, employé auxiliaire).
Un Planton.

Sub-liv. de Boulogne . . .	MM. **Vazou**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Matz**, Surveillant).
— *de Puteaux*. . . .	MM. **Gaudriot**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Friquet**, Surveillant).
— *de Neuilly*	MM. **Lagneau**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Dessuche**, Surveillant).
— *de Courbevoie*. .	MM. **Follot**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Géninet**, Surveillant).
— *d'Asnières*	MM. **Havet**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Bergeron**, Surveillant).
— *de Clichy*.	MM. **Malette**, Conducteur. **Dufrêne**, Commis.
— *de Saint-Denis*. .	MM. **Dardart**, Conducteur. **Lapierre**, Commis. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Séjotte**, Surveillant).
— *d'assainissement*.	MM. **Lehmann**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement et jusqu'à son admission à la retraite M. **Vienney**, Conduct.).
Travaux spéciaux.	MM. **Jaulin**, Conducteur. **Letorey**, — **N...**, Conducteur (Provisoirement M. **Brunswick**, Agent voyer).

Cartes des communes. . . MM. **Boursier**, Conducteur.
Chantoiseau, —
Le Moal, Commis.
Tellier, Commis stagiaire.

Arrondissement du Nord-Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, six Commis et un Planton, en résidence à Paris.

MM. **Rottée**, Conducteur.
Monneron, —
N..., Conducteur (Provisoirement M. **Poulet** (Théodule), Agent voyer cantonal).
Jaunasse, Commis.
N..., Commis (Provisoirement M. **Graudry**, Agent voyer auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Lévy**, Employé auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Naude**, Employé auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Drouard**, Employé auxiliaire).
Constant, Commis de 3e classe.
Un Planton.

Subdiv. d'Aubervilliers. . MM. **Legendre** (Eugène), Conducteur.
Dupé, Commis.
N..., Commis (Provisoirement M. **Lafont**, Surveillant).

— *de Pantin* . . . . MM. **Frédéric**, Conducteur.
N..., Commis (Provisoirement M. **Joannin**, Surveillant).

— *de Noisy-le-Sec* . MM. **Michaud**, Conducteur.
Frédéric, Commis.
N..., Commis (Provisoirement M. **Bertrand**, Surveillant).

— *de Montreuil.* . . MM. **Lamour**, Conducteur.
N..., Commis (Provisoirement M. **Boussard**, Surveillant).

Subdiv. de Vincennes. . .	MM. **Foulon**, Conducteur. N..., Commis (Provisoirement M. **Ponsblanc**, Surveillant).
— *Nogent-s.-Marne.*	MM. **Lamy**, Conducteur. **Manentaz**, Commis.
— *d'assainissement.*	MM. **Bonneau**, Conducteur. **Palayer**, Commis.
Travaux spéciaux.	MM. **Honoré**, Conducteur. **Zryd**, —

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, huit Commis, un Planton, en résidence à Paris.

MM. **Turlin**, Conducteur.
Garibal, —
Blancard, —
Bazinette, Commis de 2e classe.
Carlin, — 2e —
Petit (Fernand), — 4e —
Petit (Valentin), — 4e —
N..., Commis (Provisoirement M. **Périn**, Employé auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Jolivet**, Employé auxiliaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Kieffer**, Employé temporaire).
N..., Commis (Provisoirement M. **Tinot**, Employé temporaire).
Un Planton.

Subdiv. de Charenton . .	MM. **Révol**, Conducteur. **Menier**, Commis.
— *de Saint-Maur. .*	MM. **Hutellier**, Conducteur. N..., Commis (Provisoirement M. **Métivier**, Surveillant). N..., Commis (Provisoirement M. **Dedion**, Surveillant).
— *de Vitry. . . . .*	MM. **Guibourgé**, Conducteur. **Anglade**, Commis. N..., Commis (Provisoirement M. **Clément**, Surveillant).

Subdiv. de Villejuif . . .	MM. **Leboucher**, Conducteur. **Rességuier**, Commis. **Girond**, —
— *de Sceaux*	MM. **Carvin**, Conducteur. **Jacquier**, Commis. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Neinette**, Surveillant).
— *de Vanves*	MM. **Peynot**, Conducteur. **N...**, Commis (Provisoirement M. **Caumartin**, Surveillant). **N...**, Commis (Provisoirement M. **Thiellaud**, Surveillant).
— *d'assainissement*.	MM. **Joubert**, Conducteur. **Sarramia**, Commis.
Travaux spéciaux.	MM. **Launay**, Conducteur. **Ronin**, — **Croixmarie**, —

8 *juillet*. — Les Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Charente, au service ordinaire, sont répartis à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

MM. **Tiffon**, Commis de 2ᵉ classe.
Rousset, — 3ᵉ —
Trouffier, — 3ᵉ —

Arrondissement de Confolens.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Robin** (Félix), Conducteur de 4ᵉ classe.
Brunot, Commis de 4ᵉ classe.
Lascoux, — 4ᵉ —

Subdivision de Confolens Sud. — M. **Foucher**, Conducteur (remplaçant M. **Mazard** décédé).

Subdivision de Confolens Nord. — M. **Dutour** (Albert), Conducteur.

Arrondissement d'Angoulême (Nord).

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Prax** (Antoine), Conducteur principal.
Cochet, Commis de 2ᵉ classe.
Gillet, — 2ᵉ —
Hubert, Commis de 3ᵉ classe.

1re *Subdiv. d'Angoulême.* — MM. **Ordonnaud**, Conducteur.
2e — — **Goursat**, Conducteur.
3e — — **Longueteau**, —
4e — — N*** Conducteur (Provisoirement M. **Richon**, Commis principal).

Subdivision de Mansle. — M. **Luraud**, Conducteur.

Sous-arrondissement d'Angoulême (Sud).

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. **Lurat**, Commis de 2e classe.

5e *Subdivision d'Angoulême.* — M. **Lacotte**, Conducteur.

Subdivision de Montmoreau. — M. **Ménard**, Conducteur.

Arrondissement du Sud-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Lavauzelle**, Commis de 3e classe.
Pérot (Louis), — 4e —

Subdivision de Jarnac. — M. **Vitrac**, Conducteur.

Subdivision de Cognac. — MM. **N*****, Agent voyer et **Tessier**, Commis.

M. **Delage**, Commis, est maintenu dans le bureau de Ruffec jusqu'au 1er janvier 1896, date à partir de laquelle il passera dans le bureau de l'arrondissement d'Angoulême Nord.

16 *juillet.* — M. **Jamot** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, passe au service ordinaire du même département.

22 *juillet.* — M. **Mathieu** (Félicien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.

24 *juillet.* — M. **Bourgeois** (Lucien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme, passe dans le département du Lot, au service de la navigation du Lot.

Idem. — M. **Laurent** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, passe au service ordinaire du département de la Somme.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 286)

[24 juillet 1895]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Hautes-Pyrénées, des deux chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à traction électrique, de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Hautes-Pyrénées, des deux chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à traction électrique, de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits chemins de fer ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Hautes-Pyrénées est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 31 janvier 1895, entre le préfet des Hautes-Pyrénées, d'une part, et M. Verstraet et la société Lombard-Gerin et Cie, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexés à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Art. 1er. — Le département des Hautes-Pyrénées concède à M. Verstraët et à la maison Lombard-Gerin et Cie, qui acceptent, conjointement et solidairement, la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, à traction électrique et à voie de 1 mètre de largeur, de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur.

Art. 2. — La présente concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles les concessionnaires déclarent s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le conseil d'État, sauf l'addition des articles 17 *bis* et 17 *ter*, la suppression de l'article 55, enfin les modifications introduites aux articles 6 (suppression de trois paragraphes), 8 (addition de deux phrases), 16 (suppression de onze mots et remplacement de deux phrases par une phrase nouvelle), 20 (suppression de la première phrase), 26 (suppression de deux paragraphes), 31 (remplacement de sept paragraphes par six paragraphes nouveaux), 32 (addition d'une phrase et de trois paragraphes), 33 (addition d'un paragraphe), 41 (substitution d'un tarif spécial au tarif-type et suppression de sept mots au dernier paragraphe), 42 (addition d'une phrase), 43 suppression de quatorze mots), 46 (suppression de dix mots), 56 (remplacement de sept paragraphes par six paragraphes nouveaux et addition d'un paragraphe), 57 (suppression de trois paragraphes et addition de quatorze mots) et 59 (addition d'une phrase).

Art. 3. — Toutes les dépenses, de quelque nature qu'elles soient, auxquelles pourront donner lieu l'établissement et l'entretien des lignes et de leurs dépendances et leur exploitation, seront à la charge des concessionnaires.

Art. 4. — Le département des Hautes-Pyrénées n'accorde à cette entreprise aucune garantie d'intérêts ni subvention quelconque.

Art. 5. — A partir de la deuxième année d'exploitation, les concessionnaires devront prélever annuellement sur les recettes brutes une somme de 200 francs par kilomètre, destinée à former un fonds de réserve pour faire face au renouvellement de la voie et du matériel.

Ils déposeront, au fur et à mesure, ces prélèvements annuels dans une caisse agréée par le département, jusqu'à ce que le total atteigne la somme de 2.000 francs par kilomètre.

Ce fonds restera leur propriété et ils en toucheront les revenus, mais ils n'y pourront puiser qu'avec l'autorisation du préfet, sur l'avis du service du contrôle et seulement pour les réparations à effectuer à la voie ou au matériel; en ce cas, il seront tenus de le rétablir dans son intégralité par de nouveaux versements effectués dans les mêmes formes.

Le fonds de réserve reviendra aux concessionnaires en fin de concession, sauf les prélèvements qui auront pu y être faits pour remettre les lignes et leur

matériel en bon état d'entretien, conformément à l'article 35 du cahier des charges.

Art. 6. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée dans leurs droits et charges vis-à-vis du département.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — La présente convention ne sera valable et définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi.

Art. 8. — Les concessionnaires s'engagent à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourront donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Tarbes, le 31 janvier 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges sont :

1° Le chemin de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, partant de la gare de Pierrefitte (Midi), traversant Nestalas et Cauterets et se terminant à l'établissement thermal de la Raillère ; la partie de ce chemin comprise entre la gare de Cauterets et l'esplanade des Œufs suivra la rue de Belfort et la partie centrale de l'Esplanade ; elle ne servira qu'au déplacement du matériel vide, et le pont sur lequel elle franchira le gave sera interdit à toute circulation autre que celle dudit matériel ;

2° Le chemin de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur, partant également de la gare de Pierrefitte (Midi), passant près de Soulom, en-dessous de Saligos, et aboutissant à Luz.

Ces chemins de fer n'empruntent nul part, sinon dans les passages à niveau, le sol de la route nationale n° 21, telle que l'ont fait, à ce jour, les rectifications successives effectuées en vertu des décrets des 30 juin 1835, 11 août 1838, 20 juillet 1867 et 10 mars 1883.

Ils sont destinés au transport des voyageurs et des marchandises ; toutefois, la section de Cauterets à la Raillère sera affectée exclusivement au transport des voyageurs sans bagages.

La traction aura lieu au moyen de moteurs électriques empruntant leur force à des installations hydrauliques alimentées par les eaux des gaves.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 26 juillet 1895.

(N° 287)

[28 juillet 1895]

Loi concernant l'abandon à l'État du canal de la Dive et du Thouet par les concessionnaires.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 8 juillet 1894, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, d'une part, et Mme veuve Achille Foureau, M. Foureau (Albert) et Mme Soupat, née Foureau, concessionnaires du canal de la Dive et du Thouet, d'autre part, convention aux termes de laquelle ces derniers déclarent faire abandon pur et simple à l'État, qui accepte, de la concession dudit canal, telle qu'elle résulte des arrêts du Conseil d'État du roi des 5 novembre 1776, 12 juin 1781, 1er mai 1787, de la loi du 19 novembre 1790 et de l'ordonnance du 9 octobre 1825.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention, qui restera annexée à la présente loi, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs). Il ne sera, en outre, perçu aucun droit de transcription, lors de l'accomplissement des formalités hypothécaires prévues par l'article 12 de ladite convention.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION

Entre l'État, réprésenté par M. le ministre des travaux publics, et les consorts Foureau, concessionnaires du canal de la Dive et du Thouet, relative à l'abandon à l'État de la concession du canal.

L'an 1894, le 8 juillet.

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi ;

D'une part ;

Et 1° Mme Arsène-Éléonore Lombard, sans profession, demeurant à Airvault (Deux-Sèvres), veuve de M. Louis-Marc-Achille Foureau ;

2° Mme Berthe-Marie Foureau, sans profession, épouse assistée et autorisée

de M. Constant Soupat, intéressé d'industrie, avec lequel elle demeure à Paris, rue Montaigne, n° 20, résidant actuellement à Airvault ;

3° M. Albert-Jean-Armand Foureau, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Châteaudun, n° 31, résidant actuellement à Airvault,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le canal de la Dive et du Thouet, concédé depuis le pont de Pas-de-Jeu jusqu'à la Loire, commence au pont de Pas-de-Jeu, situé sur le territoire de la commune de Saint-Laon (Vienne) ; l'emplacement de ce pont n'est pas compris dans la concession.

Ledit canal s'étend ensuite sur le territoire des communes de Rauton, Curçay, Thernay, Neuil-sur-Dive et Pouançay (département de la Vienne), et présente deux enclaves sur le territoire de la commune de Pas-de-Jeu (département des Deux-Sèvres).

Du département de la Vienne, le canal passe à la Motte-Bourbon, sur le territoire du département de Maine-et-Loire, et s'étend sur les territoires des communes d'Épieds, Méron, Brézé, Saint-Just-sur-Dive, le Coudray, Macouard, Artannes, Distré, Varrains, Saumur et Saint-Florent. Il présente une longueur totale de 28km,981 jusqu'à son embouchure dans la rivière du Thouet. La partie de la rivière du Thouet comprise dans la concession, entre l'embouchure de la Dive et la Loire, a une longueur totale de 11km,840.

Le canal de la Dive et du Thouet comprend onze barrages éclusés, à Lucinge, Éveillard, la Charrière, Veillette, Basse-Nueil, la Motte-Bourbon, Douvy, Deniau, Baffon, Saumoussay et Saint-Florent.

En général, entre Pas-de-Jeu et l'embouchure dans le Thouet, la canal présente une largeur de 6 mètres au plafond et 13 à 14 mètres à la ligne de flottaison ; chaque berge a une largeur de 9 mètres et les contre-fossés chacun une largeur de 3 mètres.

Les berges du canal sont généralement plantées d'arbres, essence peuplier, et quelques autres de haute tige et de saules têtards.

La concession comprend en outre :

1° Le droit à des fouilles d'emprunt sur 53 ares de terrain situés à Deniau, commune d'Épieds, lieu dit « la Scierie de Deniau » ;

2° La toute propriété de 15 ares, section A, 2 — n° 3 du cadastre, commune de Saint-Laon, lieu dit « le Pont » ;

3° La toute propriété de 7 ares 92 centiares à la Motte-Bourbon, commune de Pouançay ;

4° La toute propriété de 85 ares 5 centiares à Paluau, commune de Méron.

La concession comprend, en résumé, le canal, les ports, garages, avec leurs berges, francs-bords, talus, risbermes, ouvrages d'art, bâtiments et tous les contre-fossés nécessaires à l'écoulement régulier des eaux provenant soit des infiltrations du canal, soit du desséchement des marais de la région, ainsi que les parcelles énumérées ci-dessus.

Art. 2. — Le canal décrit à l'article 1er ci-dessus a été concédé par les arrêts du conseil d'État du roi, en date des 5 novembre 1776, 12 juin 1871 et 1er mai 1787 ; par la loi du 19 novembre 1790 ; par les ordonnances

royales des 9 octobre 1825 et 22 mars 1833 ; enfin, par l'arrêté préfectoral du 12 décembre 1834 qui a autorisé la perception des droits de navigation à partir du 1er janvier 1835.

Art. 3. — La concession a été faite par les arrêts du conseil d'État du roi, en date des 5 novembre 1776, 12 juin 1781 et 1er mai 1787, en faveur d'Augustin de la Faye.

Le 4 août 1785, par acte déposé en l'étude de Me Alleaume, notaire à Paris, MM. Augustin de la Faye, Jean-François Langlois et Gabriel-Nicolas Croizette-Desnoyers ont formé entre eux une société ayant pour objet la construction et l'exploitation du canal de la Dive

Par acte déposé en l'étude de Me Alleaume, notaire à Paris, le 2 mai 1797, M. Croizette-Desnoyers a cédé tous ses droits résultant dudit acte de société à M. Langlois.

La maison Auguste Roehn et Cie est devenue propriétaire des droits à la concession que détenait la compagnie ci-dessus, aux termes :

1° D'un acte passé devant Me Cosnard, notaire à Passy (Oise), le 14 juillet 1825 ;

2° D'un acte passé devant Me Fremetière, notaire à Saumur, le 13 septembre 1825 ;

3° D'un acte sous seings privés du 16 septembre 1825, déposé chez Me Hamelin, notaire à Montreuil-Bellay.

Ce droit de propriété résulte encore du préambule de l'ordonnance royale du 9 octobre 1825, et d'un jugement du tribunal civil de Saumur, du 26 juin 1828, déclarant tous deux que la société Auguste Roehn et Cie a été reconnue seule propriétaire de tous les droits des sieurs de la Faye et autres concessionnaires originaires.

Le jugement du 26 juin 1828 est passé en force de chose jugée ; il a, d'ailleurs, été exécuté par le fait de l'adjudication dont il sera question plus loin.

Suivant acte reçu par Me Cosnard susnommé, le 7 octobre 1826, MM. Auguste Roehn et Cie ont constitué une société sous la raison sociale Roehn, Briand et Cie, dans laquelle ils ont apporté comme mise de fonds leurs droits à la concession du canal de la Dive.

Cette société a été publiée conformément à la loi et sa dissolution a été prononcée et réglée par acte du 8 août 1829, reçu par Me Forqueray, notaire à Paris.

Par acte du 12 août 1829, reçu aussi par Me Forqueray, notaire à Paris, M. Roehn et Mme veuve Briand, agissant tant en leurs noms personnels que comme liquidateurs de la société Roehn, Briand et Cie, ont vendu à M. Frédéric Kaiser le droit à la concession du canal de la Dive et de ses dépendances.

Par acte du 4 septembre 1829, M. Kaiser a vendu son droit à M. Jean-Marie Raoul au profit de Charles Hacquard, ainsi que le constate un acte du 5 septembre 1829, reçu par Me Lambert, notaire à Paris.

Par acte du 10 mars 1832, reçu par Me Vavin, notaire à Paris, M. Hacquard a vendu lui-même tous les droits à la concession du canal de la Dive, qui lui avaient été transmis par M. Kaiser, à M. Alexis Michel.

Ce dernier et M. Pierre-Esprit-César de Lajard ont, suivant acte reçu par Mᵉ Thifaine Desaunau, notaire à Paris, le 20 juillet 1832, formé, sous le nom de Compagnie du canal et des marais de la Dive, une société en nom collectif pour achever les travaux du canal de la Dive et exploiter ce canal.

Contre cette société a été poursuivie une vente sur saisie, qui a été effectuée à l'audience des criées du tribunal civil de la Seine, à Paris, le 30 novembre 1843.

La société anonyme, dite Caisse hypothécaire, constituée par acte reçu par Mᵉ Boileau, notaire à Paris, le 2 juin 1820 et jours suivants, autorisée par ordonnance royale du 12 juillet 1820, a été déclarée adjudicataire et s'est libérée, vis-à-vis des ayants droit ainsi qu'il résulte des actes divers relatés dans l'acte de vente du 19 mai 1876, passé devant Mᵉ Galbrun, notaire à Montreuil-Bellay, dont il sera question plus loin.

Cette même société a été dissoute, suivant procès-verbal dressé par Mᵉ Roquebert, notaire à Paris, le 30 mars 1847, publié conformément à la loi.

A la requête des administrateurs de la société dissoute, les droits de ladite société à la concession du canal de la Dive ont été adjugés, le 17 décembre 1861, suivant procès-verbal d'adjudication reçu par Mᵉ Roquebert, à M. Jacques Paul Lucas.

Les formalités de purge légale ont été accomplies sans que, pendant leur accomplissement, il eût été requis aucune inscription, ainsi qu'il résulte de trois certificats délivrés, après l'établissement de toutes les formalités, par MM. les conservateurs des hypothèques de Loudun, le 29 juillet 1862, de Saumur, le 30 juin 1862, de Bressuire, le 25 juin 1862.

M. Jacques-Paul Lucas étant décédé, les droits à la concession sont échus à la succession représentée par Mᵐᵉ veuve Lucas et ses deux fils, MM. Albert et Auguste Lucas.

Mᵐᵉ Renée-Rosalie Dutertre ou Letertre, veuve de M. Jacques-Paul Lucas, et ses deux fils ont vendu leurs droits à la concession du canal de la Dive, par acte reçu par Mᵉ Galbrun, notaire à Montreuil-Bellay, le 16 avril 1875, à MM. Bulleau et Minguin.

Enfin, MM. Bulleau et Minguin ont vendu leurs droits à la concession dont il s'agit, par acte du 19 mai 1876, reçu également par Mᵉ Galbrun, à M. Achille Foureau, propriétaire à Airvault, qui est aujourd'hui représenté par ses trois héritiers :

Mᵐᵉ veuve Achille Foureau, mère de M. Anatole Foureau, aujourd'hui décédé ;

M. Foureau (Albert), colon à Biskra ;

Mᵐᵉ Soupat, née Foureau, demeurant à Lyon.

Le droit à un emprunt dans les 55 ares de terrain sis à Deniau a été réservé par la famille Lucas, aux termes d'un acte reçu par Mᵉ Sanzay, notaire à Brézé, le 15 novembre 1871, contenant vente, par la famille Lucas, à Pierre Gautier et à Joséphine Morchet, son épouse, de divers immeubles. Ce droit a été transféré à MM. Bulleau et Minguin par l'acte du 16 avril 1875, indiqué ci-dessus, et aux héritiers Foureau, par l'acte du 19 mai 1876, également indiqué ci-dessus.

Les 15 ares situés dans la commune de Saint-Laon ont été acquis par la

famille Lucas : 11 ares 56 de M. E. Palustre et de Mme Félicité-Charlotte Maurice, sa femme, suivant acte reçu par Me Bernier, notaire à Loudun, le 21 janvier 1873 ; 3 ares 44 par mesure de voirie.

Les 7 ares 92 situés dans la commune de Pouançay ont été acquis par la famille Lucas ; 3 ares 96 de Mme veuve Roger et 3 ares 96 de Mme veuve Moulin, suivant acte reçu par Me Delalande, notaire à Saint-Léger, le 10 août 1863.

Les 85 ares 5 situés dans la commune de Méron ont été acquis par la famille Lucas de M. Auguste-Martin Dillay, suivant acte reçu par Me Sanzay, susnommé, le 26 janvier 1873.

Ces diverses parcelles sont passées à MM. Bulleau et Minguin et de ceux-ci aux consorts Foureau par les actes des 16 avril 1875 et 19 mai 1876.

Art. 4 — Les concessionnaires du canal décrit à l'article 1er ci-dessus déclarent faire abandon pur et simple à l'État, qui accepte, à partir du jour de l'approbation de la présente convention par l'État, de tous les droits et immeubles de la susdite concession, qu'ils peuvent tenir des divers actes de concession dudit canal énumérés à l'article 2 ci-dessus, tels qu'ils se poursuivent et comportent, sans aucune exception ni réserves autres que celles résultant des présentes, de telle sorte que cet abandon ait, à partir du jour de cette approbation, les mêmes conséquences et produise les mêmes effets que si la concession arrivait réellement au terme de la durée fixée par lesdits actes de concession.

Les concessionnaires font également abandon pur et simple à l'État de tout le matériel, mobilier ou outillage qui peut leur appartenir sur le canal et ses dépendances, sans qu'il soit besoin d'en faire plus ample description ni d'en déterminer l'origine.

Art. 5. — L'État ne sera tenu d'aucune des dettes et charges des concessionnaires, qui s'obligent à le garantir contre tout recours, trouble, saisie ou revendication de quelque nature qu'elle soit, à raison de la gestion antérieure de la concession jusqu'au jour de l'établissement du séquestre institué par décret du 20 novembre 1886.

Art. 6. — Les concessionnaires s'obligent conjointement et solidairement à l'exécution des clauses ci-dessus sans réclamer aucune indemnité sous quelque forme que ce soit, mais sous les réserves stipulées aux articles 8 et 9 suivants.

Art. 7. — Le canal tel qu'il est décrit ci-dessus, ainsi que toutes ses dépendances, sera livré dans l'état où le tout se trouvera le jour de l'approbation de la présente convention par l'État, sans que l'État puisse exiger des concessionnaires aucune réparation ou restauration d'aucune sorte.

Art. 8. — Tous les peupliers et saules plantés actuellement sur les dépendances du canal, à l'exception de ceux qui ont été plantés pendant la durée du séquestre, restent la propriété des concessionnaires. Toutefois, l'État conservera tous les saules et un lot de peupliers formé en commençant par les plus jeunes, de telle sorte que l'ensemble des saules et peupliers conservés par l'État ait une valeur actuelle de 24.000 francs.

Art. 9. — Pour l'exécution de l'article précédent, les concessionnaires déclarent accepter l'inventaire détaillé des arbres leur appartenant, tel qu'il a

été dressé contradictoirement les 31 mai, 1er, 2, 9, 10, 12, 13, 24 et 25 juin 1893 ; ils déclarent bien connaître ces arbres, lesquels ont été marqués aussi contradictoirement en présence de leur représentant.

L'exploitation de ces plantations sera achevée dans un délai de cinq ans à compter de l'approbation de la présente convention.

A dater de cette même approbation, les concessionnaires ne pourront plus jouir des produits des arbres leur appartenant et ils devront se soumettre à toutes les règles et mesures de police concernant l'abatage et l'enlèvement des bois plantés sur les dépendances des canaux de l'État ; ils devront notamment éviter toute gêne à la circulation le long du canal et toute détérioration aux plantations voisines, sous peine d'être poursuivis comme contrevenants en matière de grande voirie, sans préjudice des poursuites par les autres voies de droit.

Les concessionnaires pourront se servir du canal pour le transport des bois abattus, sans toutefois que l'État puisse y être contraint si le canal est en chômage, ou si les écluses ne peuvent pas fonctionner pour quelque raison que ce soit.

Enfin les concessionnaires ne pourront pas élever de réclamations à raison de la gêne qu'ils prétendraient éprouver par suite de l'exécution de plantations nouvelles à proximité des arbres leur appartenant.

Si, à l'expiration de la quinzaine de la transcription de la présente convention aux bureaux des hypothèques de la situation des immeubles, il n'existe pas d'inscription sur les immeubles cédés, l'exploitation des bois appartenant aux concessionnaires pourra commencer de suite. Si, au contraire, il existe des inscriptions ou d'autres charges, cette exploitation sera interdite jusqu'à ce que ces charges aient été liquidées par les concessionnaires.

Art. 10. — Par l'effet de l'approbation de la présente convention, l'État deviendra propriétaire incommutable des droits, immeubles, matériel, mobilier et outillage décrits ci-dessus. Il prendra possession du canal et de ses dépendances, aux clauses et conditions précédentes, à dater du jour de l'approbation de la présente convention par l'État et sans aucune formalité, les concessionnaires déclarant expressément que la publication de cette décision au *Journal officiel* tiendra lieu de toute notification.

Art. 11. — Les concessionnaires remettront à l'État, dans le mois qui suivra la prise de possession par ce dernier, après les avoir complétés et régularisés en tant que de besoin, tous les actes de vente ou d'échange de terrains, et tous les titres de propriété et de jouissance.

Ils remettront toutes pièces écrites et plans constituant les archives propres du canal.

Art. 12. — Conformément à l'article 1er de la loi du 23 mars 1855, il sera procédé, à la diligence de l'État, à la transcription hypothécaire de la présente convention et de la loi d'approbation à intervenir.

Art. 13. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Art. 14. — Tous les frais d'actes et droits auxquels la présente convention pourrait donner lieu seront à la charge de l'État.

Fait triple à Paris.

Canal de la Dive concédé.

Instance des consorts Foureau, concessionnaires, contre l'État.

DÉSISTEMENT.

L'an 1894, le 8 juillet ;

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État,

D'une part ;

Et 1° Mme Arsène-Éléonore Lombard, sans profession, demeurant à Airvault (Deux-Sèvres), veuve de M. Louis-Marc-Achille Foureau ;

2° Mme Berthe-Marie Foureau, sans profession, épouse assistée et autorisée de M. Constant Soupat, intéressé d'industrie, avec lequel elle demeure à Paris, rue Montaigne, n° 20, résidant à Airvault ;

3° M. Albert-Jean-Armand Foureau, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Châteaudun, n° 31, résidant à Airvault,

D'autre part ;

Il a été entendu ce qui suit :

Art. 1er. — L'État, d'une part, et les consorts Foureau, d'autre part, s'engagent, par les présentes, à exécuter dans leur forme et teneur les arrêtés du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 30 juillet 1891 et du 9 avril 1892, et l'arrêté du conseil de préfecture de la Vienne, en date du 24 février 1893, tous relatifs à l'instance des consorts Foureau contre l'État, au sujet de l'établissement du séquestre de la concession du canal de la Dive et du Thouet ; ils s'engagent par suite, en tant que de besoin, à se désister de tout pourvoi contre l'un quelconque de ces arrêtés.

Art. 2. — L'État reconnaît que la somme de 3.360 francs prélevée sur la somme consignée par l'État comme produit de la vente des bois saisis sur le canal au mois de décembre 1886, lors de l'établissement du séquestre, appartient aux consorts Foureau, qui auront la faculté de la retirer de suite de la Caisse des dépôts et consignations.

Art. 3. — Les consorts Foureau gardent à leur charge les frais de l'instance devant le conseil de préfecture de la Vienne. En outre, ils renoncent à toute réserve en vue d'être garantis contre les condamnations qui pourraient être prononcées contre eux par les cours et tribunaux à l'occasion des ventes Élie et Rambaud.

Art. 4. — Les consorts Foureau déclarent accepter, comme bien et dûment justifiées, toutes les dépenses faites par l'administration du séquestre du canal de la Dive, institué par le décret du 20 novembre 1886 ; ils déclarent faire abandon à l'État, sans réserve, des sommes qui ont été perçues sous une forme quelconque par les agents du séquestre ; ils déclarent, enfin, ne faire ni observation ni réserve au sujet des comptes dudit séquestre. Le solde de ces comptes, s'il est en déficit, restera à la charge de l'État ; s'il est en excé-

dent, sera encaissé par l'État, sans qu'ils aient à en prendre plus ample connaissance.

Art. 5. — Les avances faites par l'État au séquestre ne seront l'objet d'aucune répétition contre les consorts Foureau.

Art. 6. — Le présent acte recevra son exécution après l'approbation de la convention en date de ce jour, relative à l'abandon à l'État, par les consorts Foureau, de la concession du canal de la Dive et du Thouet. Il serait nul et non avenu dans le cas où cette convention ne serait pas approuvée par l'autorité compétente.

Fait triple à Paris.

. . . .

DÉCRETS

(N° 288)

[23 juillet 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramway entre Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises, entre l'ancienne écluse de Mardyck, commune de Saint-Pol-sur-Mer, et la gare de Dunkerque.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La commune de Saint-Pol-sur-Mer est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 20 août 1894 entre le maire de Saint-Pol-sur-Mer, au nom de la commune, et la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions, pour la rétrocession du tramway susmentionné. conformément aux conditions du cahier des charges y annexé,

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway ci-dessus définie, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le maire de Saint-Pol-sur-Mer, agissant pour la commune en vertu d'une délibération prise par le conseil municipal dans sa séance du 2 août 1894, sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions, représentée par son administrateur-délégué, M. Louis Loosdregt, brasseur à Saint-Pol-sur-Mer, suivant pouvoir donné par les administrateurs de cette société, le 18 août 1894,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Saint-Pol-snr-Mer s'engage à rétrocéder à la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions, qui accepte, une ligne de tramway entre la gare de Dunkerque et l'ancienne écluse de Mardyck, dont elle sollicite la concession et dont les conditions d'établissement et d'exploitation sont réglées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la société rétrocessionnaire s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne l'article 10 modifié et l'article 42 ajouté.

Art. 3. — La commune de Saint-Pol-sur-Mer payera à la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions une subvention fixe de 6.000 francs, ladite somme devant lui être versée le jour de la réception de la ligne.

Art. 4. — La commune de Saint-Pol-sur-Mer supportera tous les frais des études, de la rédaction des projets, des dessins, épures, etc., qui ont dû être présentés pour obtenir la concession.

Art. 5. — La commune de Saint-Pol-sur-Mer prendra à sa charge le rétrécissement des trottoirs partout où il sera nécessaire sur tout le parcours de la ligne.

Art. 6. — Tous les autres frais quelconques de fourniture du matériel de la ligne, de construction et d'exploitation resteront à la charge de la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions.

Art. 7. — En outre, la société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions payera annuellement à la commune, à titre de droit de stationnement, une redevance de 1 franc.

Art. 8. — La société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions versera à la Caisse des dépôts et consignations le cautionnement à constituer conformément à l'article 38 du cahier des charges.

Art. 9. — La société du tramway de Saint-Pol-sur-Mer à Dunkerque et extensions devra faire élection de domicile à Saint-Pol-sur-Mer; dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par la société rétrocessionnaire.

Fait double à Saint-Pol-sur-Mer le 20 août 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1[er]. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et à celui des marchandises.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — Elle est destinée à relier la gare et la ville de Dunkerque à la commune de Saint-Pol-sur-Mer et elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Sur le territoire de Dunkerque :

Place de la Gare, rue Bellevue (voirie urbaine);
Quai de Mardyck (grande voirie).

Sur le territoire de Saint-Pol-sur-Mer :

Chemin d'intérêt commun n° 52 *bis*, de Dunkerque à Loon-Plage (voirie vicinale).

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir *le type, Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 23 juillet 1895.

(N° 289)

[4 août 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway sur le territoire de la commune de Nice.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la commune de Nice, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique et destinée au transport des voyageurs, entre l'origine de la rue de l'Hôtel-des-Postes, vers l'avenue de la Gare, et le Jardin zoologique de Cimiez, sur le chemin de Rimiez, au quartier de Cap-de-Croix.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — La ville de Nice est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 13 avril 1895, entre le maire de Nice, agissant au nom de la ville, et la compagnie anonyme des tramways électriques de Nice-Cimiez, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie anonyme des tramways électriques de Nice-Cimiez, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit sans y avoir été préalablement autorisée par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION.

Entre M. le comte François Alziary de Malausséna, agissant en sa qualité de maire et au nom et pour le compte de la ville de Nice,

D'une part ;

Et M. Albert Sénéchal, propriétaire, domicilié et demeurant à Nice, agissant au nom et pour le compte de la compagnie anonyme des tramways électriques de Nice-Cimiez,

D'autre part,

Ont été faites les conventions suivantes :

Art. 1er. — La ville de Nice concède, sous réserve de l'autorisation supérieure, à ladite compagnie, ce qui est accepté pour elle par M. Sénéchal, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway partant de la rue de l'Hôtel-des-Postes, à son origine vers l'avenue de la Gare, pour aboutir à l'établissement dit Jardin zoologique, sur le chemin de Rimiez, au quartier de Cap-de-Croix.

Art. 2. — Cette ligne de tramway sera établie et exploitée par la compagnie à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type, sauf les dérogations ci-après :

L'article 7 du cahier des charges type a été supprimé comme inutile dans l'espèce et remplacé par des clauses spéciales relatives à la pose de la voie sur les trottoirs et à l'établissement de barrières en fer sur les parapets de la montée de Cimiez.

Les articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32 34 du cahier des charges type ont été supprimés comme étant sans objet dans l'espèce.

Des modifications de détail, additions ou suppressions, ont, en outre, été apportées aux articles nos 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 28, 29, 33 et 38 du cahier des charges type.

Deux articles ont été ajoutés sous les nos 42 et 43.

Art. 3. — La compagnie se conformera également aux dispositions générales des plans annexés à la présente convention.

Art. 4. — Pour l'exécution de la présente convention, la compagnie fait élection de domicile au Jardin zoologique de Cimiez.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels la présente convention donnera lieu seront à la charge du concessionnaire.

Fait à double original à Nice, le 13 avril 1895, et arrêté conformément aux observations contenues dans la dépêche de M. le ministre des travaux publics, en date du 27 mars 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteur électrique et la Ville aura le droit d'exiger des accumulateurs à l'exclusion de tout autre système.

Art. 2. — La ligne partira de l'extrémité ouest de la rue de l'Hôtel-des-Postes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Rue de l'Hôtel-des-Postes ;

Rue Scaliero ;

Boulevard Carabacel ;

Boulevard de Cimiez ;

Chemin de Cimiez ;

Chemin de Rimiez, jusqu'à l'entrée du Jardin zoologique.

Elle sera déviée de façon à ne pas passer dans l'intérieur des ruines des Arènes.

Le reste (*comme au type*) (*).

(N° 290)

[4 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans les départements des Deux-Sèvres et de Maine-et-Loire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements des Deux-Sèvres et de Maine-et-Loire, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways à traction mécanique avec voie de 1 mètre de largeur entre les bords extérieurs des rails, destiné au transport

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 8 août 1895.

des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes ci-après :

1° De Bressuire (gare de l'État) à Montreuil-Bellay (gare de l'État) (Maine-et-Loire), par Argenton-Château;

2° De Parthenay (gare de l'État), à Saint-Laurs (gare de l'État), par Secondigny et l'Absie;

3° De Parthenay (gare de l'État), à Ménigoute;

4° De Ménigoute à Saint-Maixent (gare de l'État);

5° De Saint-Maixent (gare de l'État) à Melle (gare de l'État), par la Mothe-Saint-Hérayc et Lezay.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Deux-Sèvres est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 19 juillet 1895, entre le préfet des Deux-Sèvres, au nom du département, d'une part, et la compagnie française des voies ferrées économiques, d'autre part, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions des cahier des charges, bordereau des prix unitaires et estimation des dépenses de premier établissement annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges, bordereau des prix unitaires, estimation des dépenses de premier établissement et plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Par l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 167.795 francs pour le réseau entier.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 19 juillet 1895 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions de la convention ci-dessus, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION.

Entre les soussignés, M. Charles Blanc, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet des Deux-Sèvres, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 ;

De la loi du 11 juin 1880;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

Des délibérations du conseil général, en date des 22 juin 1892 et 25 mars 1895,

D'une part ;

Et M. Francq (Emile), représentant la compagnie française des voies ferrées économiques, dont le siège est à Paris, 3, rue Lafayette, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu d'une procuration, en date du 20 mars 1895, dûment enregistrée et ci-annexée,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Par application de l'article 27 de la loi du 11 juin 1880, le département des Deux-Sèvres a décidé de domander à l'État la concession d'un réseau de tramways à vapeur.

Il s'engage à rétrocéder à la compagnie française des voies ferrées économiques, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° De Bressuire à Montreuil-Bellay, par Argenton-Château;

2° De Parthenay à Saint-Laurs, par Secondigny et l'Absie ;

3° De Parthenay à Ménigoute ;

4° De Ménigoute à Saint-Maixent;

5° De Saint-Maixent à Melle, par la Mothe-Saint-Hérayc et Lezay.

Cette rétrocession, qui ne peut avoir d'effet qu'en vertu d'un décret à intervenir accordant la concession au département et approuvant la présente convention, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — Toutes les dépenses, travaux et fournitures relatifs à l'établissement et à l'exploitation du réseau, ainsi que les frais de contrôle de la construction et de l'exploitation de ce réseau, sont à la charge du rétrocessionnaire, notamment :

1° Les études, la rédaction des avant-projets destinés à l'enquête d'utilité publique, celle des projets définitifs destinés à l'exécution des lignes après approbation de l'administration compétente; sauf, en cas de non-approbation, les frais nécessités par les études supplémentaires exigées par l'administration pour la ligne de Bressuire à Montreuil-Bellay ;

2° L'acquisition des terrains pour toutes déviations dans les parties où les déclivités des voies publiques empruntées dépasseront 40 millimètres par

mètre, pour les élargissements de certains chemins, les emplacements des gares, stations, haltes, dépôts, ateliers et magasins;

3° Les terrassements, etc., la plate-forme de la voie, des stations, dépôts et ateliers;

4° Les ouvrages d'art, aqueducs, ponts, viaducs, murs de soutènement, tant comme construction d'ouvrages neufs que comme consolidation de ceux qui existent et qu'il sera possible d'emprunter;

5° Les voies courantes, comme il est dit au cahier des charges, les voies d'évitement et de garage; les voies de service pour les dépôts, ateliers et magasins; les voies et quais d'échange avec les gares des lignes existantes, suivant les dispositions techniques adoptées dans la Sarthe et dans la Charente-Inférieure;

6° Le matériel fixe, ponts à bascule, grues de chargement, plaques tournantes, signaux avancés des raccordements avec les gares des lignes existantes, appareils de transbordement, téléphone;

7° Bâtiments de gares et stations, abris des haltes, halles à marchandises, empierrement des cours;

8° Remises en machines, quais à combustibles, fosses à piquer, plaques tournantes;

9° Remises à voitures;

10° Ateliers de réparations pour machines, voitures et wagons;

11° Magasins;

12° Alimentations, prises d'eau, machines et pompes, réservoirs, grues hydrauliques, etc.;

13° Outillage de la voie et de la traction;

14° Outillage et mobilier de l'exploitation;

15° Matériel roulant (traction et transport), comprenant pour l'ensemble du réseau rétrocédé :

20 locomotives de 22 tonnes en charge complète;

7 wagons de secours;

60 voitures à voyageurs de 39 places;

25 fourgons à bagages;

Et 195 wagons à marchandises, dont 75 munis de freins à vis.

Ce matériel roulant devra remplir les conditions déterminées par la circulaire de M. le ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887.

L'énumération qui en est faite ci-dessus est purement énonciative; tout le matériel supplémentaire dont l'acquisition deviendrait nécessaire pour les besoins de l'exploitation sera à la charge exclusive du rétrocessionnaire.

Les locomotives et les véhicules des diverses catégories munis du frein à vis seront également pourvus du frein à vide.

Les autres véhicules porteront une conduite blanche pour le raccordement des wagons dans les trains.

16° Frais de contrôle à raison de 30 francs par kilomètre (Art. 37 du cahier des charges).

Art. 3. — Les dépenses faites par le rétrocessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées de la manière suivante :

Les terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées aux prix unitaires de la série de prix annexée à la présente convention

En tout cas, et quoi qu'il arrive, les dépenses devant servir au règlement des comptes ne pourront dépasser un maximum kilométrique de 43.400 francs, dans lequel la participation du département ne pourra être supérieure à 37.400 fr. par kilomètre, et celle du rétrocessionnaire inférieure à 6.000 francs, quelle que soit la dépense réelle.

Toutefois, il est formellement stipulé que les travaux, constructions et fournitures qui pourraient être prescrits par l'administration en dehors de ceux qui sont prévus au devis annexé à la convention seront payés par le département au rétrocessionnaire en dehors du maximum fixé ci-dessus, en appliquant soit les prix unitaires du bordereau, soit, à défaut, des prix débattus et fixés à l'avance.

Le paragraphe ci-dessus vise exclusivement les agrandissements de stations primitivement prévues ou l'établissement de haltes et de stations nouvelles demandées par le département, et toutes les dépenses de bâtiments, voies, appareils et matériels nécessaires à leur exploitation.

Les longueurs réelles qui serviront de base au calcul des dépenses kilométriques, dans les limites du maximum indiqué ci-dessus, seront déterminées au moyen de chaînages contradictoires et continus ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes ou les aiguillages les plus éloignés lorsqu'il n'y aura pas de bâtiments.

Art. 4. — Pour rembourser le rétrocessionnaire des dépenses qu'il aura faites, il lui sera versé, chaque année, pendant toute la durée de la concession, une annuité à raison de $4^{f},420185$ p. 100, comprenant l'intérêt et l'amortissement en soixante années du capital réellement engagé pour la construction du réseau et l'acquisition du matériel fixe et roulant, sans que jamais ce capital puisse dépasser le maximum convenu à l'article 3. L'annuité correspondant à la dépense maxima sera ainsi de $1.653^{f},15$ par kilomètre, dont la moitié à la charge de l'État.

Jusqu'au moment du règlement du compte de premier établissement, les annuités provisoires à verser par le département au rétrocessionnaire seront calculées sur ce maximum kilométrique lui-même, sauf retenue, s'il y a lieu, sur les premières annuités définitives, lesquelles seront déterminées comme il est dit aux articles 1, 2 et 7 du décret du 20 mars 1882.

L'annuité sera payée, pendant soixante ans, à la compagnie rétrocessionnaire ou à ses ayants droit à partir de la date fixée en l'arrêté préfectoral pour l'exploitation de chaque section d'une longueur d'au moins 20 kilomètres, étant d'ailleurs entendu que ce payement régulier demeurera subordonné à la continuité de l'exploitation du réseau aux conditions du cahier des charges et de la présente convention.

L'annuité sera payée semestriellement, en deux termes égaux. En cas de retard apporté par l'État dans le versement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire assurera l'entretien des lignes et du matériel, en général, ainsi que le renouvellement des voies et du matériel.

A l'expiration de la cinquième année d'exploitation, il devra constituer un fonds de renouvellement à l'aide d'un relèvement annuel de 200 francs par kilomètre, prélèvement qui sera porté en compte dans les dépenses kilométriques d'exploitation.

Ce fonds cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre; par contre, il sera de nouveau reconstitué dès que le chiffre de la réserve descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel fixe et roulant, pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé.

Ces sommes, qui seront prélevées sur les recettes brutes de 'lexploitation, seront employées à l'achat de valeurs acceptées par le département; elles seront versées dans une caisse agréée par lui et la compagnie en touchera les revenus.

Le reliquat non employé sera restitué à la compagnie rétrocessionnaire à l'expiration de la rétrocession.

Art. 6. — L'exploitation sera faite aux frais, risques et périls du rétrocessionnaire, c'est-à-dire sans garantie d'aucune sorte de la part du département, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de l'application de la formule :

$$F = 1.300 + \frac{2}{3} R$$

dans laquelle R représente la recette brute (impôts déduits).

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens, pour l'ensemble du réseau :

Deux trains pour une recette kilométrique brute (impôts déduits) inférieure à 3.000 francs ;

Trois trains lorsque cette recette (impôts déduits) sera comprise entre 3.000 et 5.000 francs par kilomètre.

Art. 7. — Pour les calculs auxquels donnera lieu l'application de l'article précédent, les lignes désignées en l'article 1er de la présente convention seront considérées comme ne formant qu'un ensemble entre elles. En conséquence, il sera fait masse des recettes brutes de toutes les lignes réunies, pour établir le point de partage entre le département et la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 8. — Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux, les frais d'administration, l'intérêt à 4 p. 100 du fonds de roulement et le prélèvement pour l'entretien des lignes, l'entretien du matériel et le renouvellement de la voie et du matériel, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes brutes (impôts déduits) seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire, y compris, s'il y a lieu, la prime d'économie, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du rétrocessionnaire;

mais elles seront inscrites à un compte d'attente jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il sera dit ci-après.

Quand les recettes brutes (impôts déduits) seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents (sans intérêts).

Le surplus sera versé annuellement savoir : la moitié au rétrocessionnaire et l'autre moitié au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Art. 9. — L'autorité départementale aura le droit de demander à la compagnie rétrocessionnaire de faire un plus grand nombre de trains que ceux prévus à l'article 6 de la convention ; mais, en pareil cas, il sera dû par le département à la compagnie 70 centimes pour chaque kilomètre parcouru par les trains supplémentaires.

Il est, d'ailleurs, entendu que les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette allocation.

Art. 10. — Le département demeure chargé de rembourser à l'État les avances qu'il en aura reçues.

Art. 11. — A la signature de la convention provisoire, en date du 24 juin 1892, le rétrocessionnaire a versé dans la caisse du trésorier général du département, en titres agréés par le département, un cautionnement représentant une somme de 250 francs par kilomètre de ligne pour une longueur de 320 kilomètres.

Avant la signature de l'acte de concession définitive, ce cautionnement sera remplacé par un cautionnement de 1.000 francs par kilomètre versé à la Caisse des dépôts et consignations.

Ce cautionnement sera constitué en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Il sera remboursé intégralement au rétrocessionnaire au fur et à mesure de l'exploitation de chacune des lignes ou sections de ligne et au prorata de leur longueur.

Art. 12. — Dans les six mois de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra former une société anonyme spéciale pour la construction et l'exploitation des tramways à vapeur des Deux-Sèvres, dont le capital sera constitué dans les conditions indiquées par l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

Cette société aura son siège à Niort ; elle devra être agréée par le département.

Le rétrocessionnaire restera, solidairement avec elle, responsable envers le département, sans distinction ni division, de tous les engagements pris.

Le rétrocessionnaire déclare renoncer, en dehors du chiffre prévu à la série des prix, à toute réclamation pour les frais de constitution du capital social de la société spéciale aux tramways des Deux-Sèvres, ainsi qu'à tous frais généralement quelconques qu'il aurait pu faire, et dont le remboursement n'est pas prévu par la présente convention.

Art. 13. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges imposé au département concessionnaire et annexé à la présente convention, à l'exécution desquelles la compagnie française des voies ferrées économiques, rétrocessionnaire, s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications de détails ou additions introduites aux articles nᵒˢ 6, 7, 8 *bis*, 11, 23 et 38.

Art. 14. — La présente convention serait nulle et non avenue et ne pourrait donner ouverture à aucune demande en indemnité contre le département, sauf ce qui est stipulé au paragraphe 1ᵉʳ de l'article 2 de la présente convention :

1° Si la déclaration d'utilité publique n'était pas prononcée ;

2° Si l'État ne s'engageait pas à fournir, dans les conditions de la loi du 11 juin 1880, et du décret du 20 mars 1882, la subvention maxima prévue; et si, dans ce dernier cas, le département ne consentait pas à augmenter sa propre contribution jusqu'à due concurrence.

Art. 15. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 16. — L'élection de domicile que le rétrocessionnaire devra faire dans le département vaudra attribution de juridiction à chacun des tribunaux d'arrondissement dans le ressort desquels pourrait s'élever un conflit avec des tiers.

Art. 17. — La présente convention annule et remplace les traités passés antérieurement entre le département des Deux-Sèvres et la compagnie française des voies ferrées économiques.

Art 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges annexés, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait double à Niort, le 19 juillet 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1ᵉʳ.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1ᵉʳ. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou tout autre moteur mécanique agréé par l'administration départementale.

Art. 2. — Ce réseau, empruntant les voies publiques partout où des déviations ne seront pas nécessaires, comprendra les lignes suivantes :

La ligne de Bressuire à Montreuil-Bellay part de la cour de la gare de Bressuire (réseau de l'État), emprunte la route nationale n° 138 *ter* et le chemin vicinal ordinaire n° 3 jusqu'au Terrier, suit un chemin rural de la commune de Saint-Porchaire, emprunte le chemin vicinal ordinaire n° 3 de

Saint-Porchaire, traverse la route 138 *ter*, pour reprendre les voies vicinales ordinaires n°s 6 de Saint-Porchaire et 5 de Chambroutet, d'où elle débouche sur le chemin d'intérêt commun n° 59. Ensuite elle contourne Noirlieu, emprunte les chemins d'intérêt commun n°s 48 et 46, et, par une déviation et des chemins ruraux, rejoint le chemin de grande communication n° 40. Elle contourne la ville d'Argenton-Château en déviation, emprunte les chemins de grande communication n°s 43 et 31, le chemin de grande communication n° 11 *bis*, le chemin d'intérêt commun n° 59, et, par une déviation, rejoint le chemin de grande communication n° 31.

Elle emprunte ensuite le chemin de grande communication n° 37 et, sur le territoire du département de Maine-et-Loire, le chemin de grande communication n° 38 et le chemin d'intérêt commun n° 78. Elle rentre dans le département des Deux-Sèvres, emprunte le chemin vicinal ordinaire n° 15 de Saint-Martin-de-Sanzay, gagne par une déviation le chemin vicinal ordinaire n° 8 et la route nationale n° 138, et suit la plate-forme abandonnée de la ligne d'Angers à Poitiers jusqu'à la gare de Montreuil-Bellay (chemin de fer de l'État).

La ligne de Parthenay à Saint-Laurs part de la cour des voyageurs de la gare de Parthenay (chemin de fer de l'État) en tracé commun avec la ligne de Parthenay à Ménigoute, suit le chemin de grande communication n° 9 *bis*, emprunte une rue nouvellement ouverte et le chemin d'intérêt commun n° 42 jusqu'à son intersection avec la route nationale n° 138, point de bifurcation de la ligne de Parthenay à Ménigoute.

Au delà du point de bifurcation, la ligne de Parthenay à Saint-Laurs emprunte le chemin d'intérêt commun n° 42 et le chemin vicinal ordinaire n° 10 de Parthenay, gagne, par une déviation, la route nationale n° 149 *bis* qu'elle suit, sauf en dix points où des déviations sont nécessaires, quitte cette route à la Morinière, suit des chemins ruraux pour aboutir au chemin de grande communication n° 38 qu'elle emprunte jusqu'à la gare de Saint-Laurs (chemin de fer de l'État), sauf sept déviations.

La ligne de Parthenay à Ménigoute part de la cour des voyageurs de la gare de Parthenay, en tracé commun avec la ligne de Parthenay à Saint-Laurs jusqu'à l'intersection du chemin d'intérêt commun n° 42 avec la route nationale n° 138. La ligne suit la route nationale n° 138, le chemin de grande communication n° 21, sauf en trois déviations, puis se raccorde avec la ligne de Ménigoute à Saint-Maixent qui lui fait suite.

La ligne de Ménigoute à Saint-Maixent a son origine à Ménigoute sur le chemin de Thénezay, et, par une déviation, franchit la Vosne sur le pont du chemin de Fomperron, rejoint en déviation le chemin de grande communication n° 8 *bis* qu'elle suit, sauf une nouvelle déviation, emprunte le chemin vicinal ordinaire n° 6 d'Exireuil et, par deux déviations et les chemins vicinaux ordinaires n°s 2 et 17 de la même commune, va rejoindre la route nationale n° 138. Elle emprunte ensuite le chemin vicinal ordinaire n° 1 d'Exireuil, passe sur le champ de foire de Saint-Maixent, et, par l'avenue de la Gare et le chemin d'accès dévié à gauche, elle vient se terminer à la gare de Saint-Maixent (chemin de fer de l'État).

La ligne de Saint-Maixent à Melle part de la gare de Saint-Maixent, passe par le chemin d'accès de la gare aux marchandises, par la cour des marchandises, et, par une déviation, rejoint le chemin de grande communication n° 10. Puis elle emprunte le chemin de grande communication n° 5, sauf une déviation qui, commençant vers le kilomètre 11 du tracé, se poursuit, en contournant le bourg de la Mothe, jusque vers le moulin de Grandvault où elle rejoint le chemin d'intérêt commun n° 7 qu'elle suit jusqu'à Chenay. Là, elle emprunte la route nationale n° 150 et le chemin de grande communication n° 45, traverse Lezay, suit le chemin d'intérêt commun n° 5 et le chemin vicinal ordinaire n° 6 de Saint-Vincent-la-Châtre, qu'elle quitte pour passer en déviation le ruisseau de la Légère, gagne la route nationale n° 150, arrive, par une déviation, derrière la sous-préfecture de Melle et, après avoir franchi la Béronne par une déviation, se termine dans la cour des voyageurs de la gare de Melle (chemin de fer de l'État).

Le reste (*comme au type*) (*).

(N° 291)

[6 août 1895]

Décret modifiant le tracé du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude, prorogeant le délai fixé pour les expropriations et approuvant la rétrocession de cette ligne à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le tracé du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude, par Moirans, avec embranchement sur Orgelet, déclaré d'utilité publique par décret du 1er février 1893, est modifié conformément aux dispositions générales des plans d'ensemble ci-dessus visés.

Ces plans resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le délai fixé pour les expropriations par le décret du 1er février 1893 est prorogé de trois ans à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 2 août 1895, entre

---

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 10 août 1895.

le préfet du Jura, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, représentée par M. de Wandre, son directeur, d'autre part, pour la rétrocession de l'exploitation du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet, conformément au cahier des charges annexé à ladite convention et qui remplacera le cahier des charges annexé au décret susvisé du 1er février 1893.

Lesdits traité et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, et 12 du décret du 20 mars 1882, le capital de premier établissement de cette ligne est fixé à 4.750.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor des dispositions qui précèdent est fixé à la somme de 96.200 francs.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 5 du décret ci-dessus visé, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Sont abrogés les articles 4 et 5 du décret du 1er février 1893.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ DE RÉTROCESSION DE L'EXPLOITATION.

Entre les soussignés :

M. Cassagneau, préfet du Jura, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général du département, en date du 26 avril 1895, et de la commission départementale, en date du 1er août 1895, sous réserve de l'approbation par l'État,

D'une part,

Et M. de Wandre, directeur de la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le conseil d'administration, le 11 décembre 1894,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Objet du traité.

Art. 1er. — Le département du Jura rétrocède à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, qui accepte, l'exploitation du tramway à traction mécanique de Lons-le-Saunier à Saint-Claude avec embranchement sur

Orgelet, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails. Cette rétrocession est faite suivant les clauses applicables de la loi du 11 juin 1880 et des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, ainsi qu'aux conditions du cahier des charges ci-annexé, lequel est conforme au cahier des charges-type joint au décret du 6 août 1881, sauf les dérogations introduites aux articles 3, 7 *bis*, 11, 15, 17, 23, 38, 39, 40 et 41.

Art. 2. — Le département du Jura construira la ligne à ses frais, la mettra en état d'exploitation et en fera la remise à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux.

La construction comprendra les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, y compris les raccordements aux gares de marchandises de Lons-le-Saunier et Lavans, le matériel fixe et les alimentations, mais non compris les dépôts, ateliers et la ligne téléphonique, le tout conformément au cahier des charges, aux plans et dessins joints à la présente convention.

Les projets définitifs ne seront arrêtés que le rétrocessionnaire entendu.

La compagnie rétrocessionnaire sera tenue de se conformer aux conventions à intervenir avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour le raccordement du tramway avec les gares de Lons-le-Saunier et de Lavans. Toutefois elle sera entendue avant la clôture définitive desdites conventions.

La prise de possession, par le rétrocessionnaire, des travaux exécutés par le département sera constatée par un procès-verbal contradictoire de livraison.

L'entretien de la ligne sera complètement à la charge du rétrocessionnaire à partir de cette date.

Le département du Jura prendra à sa charge, dans l'avenir, les compléments des travaux énumérés ci-dessus et que le développement du trafic rendrait nécessaires. Ces travaux seront arrêtés d'un commun accord avec le rétrocessionnaire.

Dans le cas où cet accord ne pourrait s'établir, tant au moment de la livraison de la ligne qu'à toute autre époque du bail, les travaux supplémentaires à exécuter seront arrêtés en dernier ressort par le ministre des travaux publics, le département et la société d'exploitation entendus.

Art. 3. — Le rétrocessionnaire établira, fournira et entretiendra à ses frais les dépôts et ateliers, la ligne et les appareils téléphoniques, l'outillage et le mobilier des gares, stations, dépôts et ateliers et enfin le matériel roulant qui comprendra au moins cinq locomotives de 24 tonnes en ordre de marche, vingt-cinq voitures à voyageurs et quatre-vingts wagons à marchandises.

Les locomotives, voitures et wagons seront munis de deux freins, l'un du système Westinghouse et automatique et l'autre du système à vis se manœuvrant à la main; les wagons à marchandises devront en outre satisfaire aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 12 décembre 1887.

Ces installations seront établies et ce matériel sera fourni par le rétrocessionnaire suivant les projets et types approuvés par l'administration; toutefois les terrains nécessaires pour l'établissement des dépôts et ateliers lui seront livrés gratuitement par le département.

Les travaux et fournitures énumérés ci-dessus ne seront portés en compte par le rétrocessionnaire que pour leur valeur réelle résultant des factures et

décomptes et après avoir été surveillés, mesurés, essayés ou reçus par l'administration.

Si, au cours de la concession, le développement du trafic exige une augmentation de ce matériel, le rétrocessionnaire sera tenu de fournir, à ses frais, le matériel supplémentaire, sans que le département ait à lui payer ni intérêt ni subvention d'aucune sorte pour la dépense qui en résultera.

Il en sera de même pour les travaux que le rétrocessionnaire exécuterait sur sa demande avec l'autorisation du département, en vue d'agrandir ou de modifier les installations des dépôts et ateliers mises à la charge par le premier paragraphe du présent article 3.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire participe aux frais d'établissement du tramway :

1° Pour une somme de 1.200.000 francs dans laquelle seront comprises, jusqu'à concurrence d'un maximum de 700.000 francs, savoir :

a) Une subvention en argent de 100.000 francs accordée par la compagnie rétrocessionnaire comme participation à l'accroissement des dépenses résultant de la suppression de la crémaillère primitivement prévue pour gravir les monts de Révigny ;

b) Les dépenses des installations et fournitures stipulées à l'article 3 ci-dessus ;

2° Pour une somme formée des intérêts à 4 p. 100 des acomptes en argent payés par le rétrocessionnaire sur le montant de sa subvention depuis le jour de leur versement jusqu'à celui de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Le total ainsi formé constituera la part contributive du rétrocessionnaire dans le capital de premier établissement.

Le compte des dépenses des travaux et fournitures mis à la charge du rétrocessionnaire par l'article 3 sera arrêté le 31 décembre de l'année de l'ouverture de la ligne à l'exploitation

Le département servira au rétrocessionnaire, pendant toute la période qui commencera le jour de l'ouverture à l'exploitation et qui expirera le 1er février 1968, une annuité à 4,20 p. 100 de la part contributive du rétrocessionnaire, arrêtée comme il a été dit ci-dessus. Cette annuité comportera intérêt et amortissement.

Les subventions de l'État, des communes et des particuliers seront acquises au département qui reste chargé de rembourser, s'il y a lieu, l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Sur la recette brute, impôts déduits, il percevra ses frais kilométriques d'exploitation F, constitués par les dépenses réellement faites, majorées de 10 p. 100 pour frais d'administration centrale.

Ces frais d'exploitation F ne pourront jamais excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1{,}100 + \frac{2R}{3}$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Il y aura trois trains par jour dans chaque sens sur la section Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet et deux trains sur celle de Clairvaux à Saint-Claude pour une recette brute inférieure à 3.700 francs par kilomètre par tout le réseau rétrocédé.

Lorsque cette recette sera comprise entre 3.700 et 4.500 francs, le rétrocessionnaire sera tenu de créer un troisième train journalier, aller et retour, de Clairvaux à Saint-Claude.

Enfin, lorsque cette même recette excédera 4.500 francs de nouveaux trains supplémentaires devront être établis sur certaines sections de la ligne, de manière que le parcours total effectué par les trains dans l'année, sur la totalité du réseau, augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle. La proportion sera telle qu'à une augmentation de recette kilométrique de 1 000 francs corresponde un parcours supplémentaire équivalent à un train par jour dans chaque sens sur tout le réseau.

Le préfet pourra, le rétrocessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains réguliers supérieur à ceux prévus ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par chaque train kilométrique ainsi imposé.

Quand les frais d'exploitation n'atteindront pas le maximum donné par la formule, ils seront majorés, à titre de prime d'économie en faveur du rétrocessionnaire, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant de ces frais.

Pour la détermination des recettes et des dépenses kilométriques, ainsi que pour celle du maximum de ces dépenses, la ligne principale et l'embranchement constitueront un compte unique.

Art. 6. — Un fonds de renouvellement de 2.000 francs par kilomètre, destiné à garantir le remplacement en temps utile de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans au moyen de versements atteignant au plus 200 francs par kilomètre et par an, faits par le rétrocessionnaire à la Caisse des dépôts et consignations en numéraire ou en titres agréés par le département.

Le rétrocessionnaire sera autorisé à prélever le montant de ces versements sur les économies réalisées dans les dépenses réelles d'exploitation et d'entretien au-dessous du maxiumm $1.100 + \frac{2R}{3}$ et à ajouter ce montant dans ses comptes auxdites dépenses.

Les versements deviendront obligatoires à partir de la sixième année et, si les économies réalisées ne suffisent pas pour constituer le fonds de renouvellement dans le délai fixé, le rétrocessionnaire devrait effectuer tout ou partie du versement de ses deniers, sauf à se rembourser de ces avances, sans intérêts autres que ceux payés par la Caisse des dépôts et consignations, sur les économies qu'il réaliserait dans les années qui suivront la constitution complète du fonds de renouvellement.

Ce fonds restera la propriété du rétrocessionnaire qui en touchera les intérêts pendant la concession; il sera à la disposition du département pour assurer d'office le bon entretien de la voie et du matériel en cas de défaillance du ré-

trocessionnaire. Lorsque ce fonds de réserve aura été entamé pour cet entretien, il sera immédiatement complété dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Art. 7. — Immédiatement après le décret approbatif du traité de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera dans la Caisse des dépôts et consignations une somme de 77.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculés conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor. Les quatre cinquièmes seront rendus au rétrocessionnaire par cinquièmes, au fur et à mesure de la fourniture, pour une valeur équivalente, du matériel et des immeubles mis à sa charge par l'article 3 du présent traité.

Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration de la concession.

Art 8. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel de provenance française.

Art. 9. — Le rétrocessionnaire fait élection de domicile à Lons-le-Saunier.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait double à Lons-le-Saunier, le 2 août 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et messageries.

La traction aura lieu par locomotives.

Art 2. — La ligne partira de la gare Paris-Lyon-Méditerranée à Lons-le-Saunier, suivra le boulevard de la Gare et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Route nationale n° 78 jusqu'à Clairvaux ;

2° Chemin de grande communication n° 27 entre Clairvaux et l'embranchement de ce chemin sur la route départementale n° 4 au delà de Charchilla ;

3° Route départementale n° 4 depuis l'embranchement du chemin de grande communication n° 27 jusqu'à Saint-Claude, partout où elle peut être utilisée ;

Au point où la route départementale n° 4 se détache de la route nationale n° 78, un embranchement se séparera de la ligne principale et se dirigera sur Orgelet en empruntant la route départementale sur toute sa longueur.

Le reste *comme au type* (*).

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 292)

23 janvier 1895

Travaux publics communaux.— Ville de Paris. — Conseil municipal. — Adjudication. — Cahier des charges. — Atteinte à la liberté de la concurrence. — Excès de pouvoir. — (Ville de Paris).

Le décret par lequel le Président de la République, agissant en vertu de l'article 14 de la loi du 14 avril 1871, prononce l'annulation d'une délibération du conseil municipal de Paris, qui avait autorisé le préfet de la Seine à procéder à l'adjudication de travaux communaux, aux clauses et conditions fixées par un cahier de charges imposant à l'adjudicataire, en faveur des ouvriers, un minimum de salaire et un maximum de durée pour la journée de travail, n'est-il pas entaché d'excès de pouvoir. — S'il appartient au conseil municipal de déterminer dans l'intérêt de la ville les conditions de ses adjudications, il ne peut, sans sortir de ses attributions, substituer une réglementation imposée à l'effet légal des conventions entre patrons et ouvriers, et faire obstacle à l'application de l'ordonnance du 14 novembre 1837, qui oblige les communes à donner les entreprises pour travaux et fournitures avec concurrence et publicité (*).

CONSIDÉRANT que, par la délibération du 28 décembre 1890, le conseil municipal de Paris a autorisé le préfet de la Seine à procéder à l'adjudication de divers travaux communaux à la condition d'imposer à l'adjudicataire l'obligation de payer à ses

(*) Voy. dans le même sens : chambres syndicales des entrepreneurs de la ville de Paris, 21 mars 1890, p. 316, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt.

ouvriers un salaire minimum déterminé par la Ville pour une journée de travail, dont elle avait également fixé le maximum de durée;

Considérant que, s'il appartenait au conseil municipal de déterminer dans l'intérêt de la Ville les conditions de ces adjudications, il ne pouvait, sans sortir de ses attributions, substituer une réglementation imposée à l'effet légal des conventions entre patrons et ouvriers et faire obstacle à l'application de l'ordonnance du 14 novembre 1837 qui oblige les communes à donner les entreprises pour travaux et fournitures avec concurrence et publicité, qu'ainsi la Ville n'est pas fondée à soutenir que le décret attaqué, qui a annulé la délibération du 28 décembre 1890, par application de l'article 14 de la loi du 14 avril 1871, est entaché d'excès de pouvoir... (Rejet.)

(N° 293)

[23 janvier 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Génie maritime. — Port de Lorient. — Clauses et conditions générales du 29 *juin* 1857. — (Sieurs Corre et Rosuel).

Art. 34. — *Travaux non prévus au devis. Inapplicabilité du prix du bordereau, mais fixation du prix nouveau* (*XII*).

Travaux modifiés en cours d'exécution, mais ne rentrant pas, malgré cette circonstance, dans la catégorie des travaux imprévus. Application des prix d'un bordereau. Rejet (*XVIII*).

Art. 40. — *Faux frais. Ponts de service nécessaires eu égard aux conditions de l'entreprise laissés à la charge de l'entreprise* (*X*).

Art. 46. — *L'entrepreneur ne saurait demander aucune indemnité pour manque à gagner, par suite de la privation de bénéfice — résultant du défaut de fourniture de matériaux neufs — provenant d'emploi, dans les maçonneries, de matériaux de démolition. Indemnité supprimée* (*VII*, *XV*).

Art. 62. — *Retard dans les payements : il n'entraîne pas le payement d'intérêts avant l'achèvement des travaux* (*XXII*).

Carrière. — Arrêté préfectoral autorisant l'occupation, retiré ultérieurement. Non-lieu à indemnité : le devis n'imposait pas

de carrière déterminée et l'administration est restée étrangère au retrait de l'autorisation (IX).

Plus-value allouée pour tenir compte de l'augmentation de l'épaisseur des maçonneries en pierre de taille ayant remplacé une quantité égale de maçonneries d'autre nature. Cube contesté par le ministre: grief non justifié (III).

Prix nouveau établi pour les maçonneries exécutées avec des matériaux de démolition (XIV).

Procédure. Chose jugée résultant de l'homologation d'un rapport d'expert par un arrêt devenu définitif : réclamation: non-recevabilité (I): — analogue (II).

Sujétions. — Indemnité allouée (V) pour — transport de pierres de démolition employées dans les constructions nouvelles (IV); — impossibilité d'établir un chantier sur lequel l'entrepreneur pouvait compter (VIII); — charpentes provisoires installées à raison de l'impossibilité de conserver les talus; engagement pris par l'administration de les payer (IX).

— Aucune plus-value, pour sujétion dans l'exécution, ne peut être allouée à raison des travaux exécutés en régie, dont les dépenses effectuées en main-d'œuvre et fournitures sont payées aux entrepreneurs. Indemnité supprimée (VI).

— Indemnité refusée pour — interdiction de l'emploi d'explosifs pour la démolition des anciennes maçonneries; usage d'un droit réservé à l'administration par le devis (XIII); — multiplicité des attachements : obligation résultant de la nature même des travaux et justifiée dans l'intérêt des deux parties (XIX); — fourniture de pierre de taille neuve restreinte à celles donnant lieu à la main-d'œuvre la plus importante (XV).

Travail compris dans un autre : frais de direction et de surveillance payés par le prix des travaux exécutés en régie et payés sur attachements (XI).

— Les frais de chargement des chalands sont compris dans le prix des transports (XVI); — analogue pour le chargement et le transport en tombereau de déblais mis en dépôt après transports en chalands (XVII).

. . . .

I. SUR LES CONCLUSIONS *du ministre de la Marine*; — *En ce qui concerne les chefs* n°ˢ 6, 7, 22 et 26.

Considérant que les experts chargés de la première expertise avaient conclu à l'allocation de diverses plus-values sous les chefs précités en déclarant expressément que ces plus-values

devaient être augmentées de la surenchère de 11 p. 100; que, par son arrêté en date du 22 août 1889 passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture a homologué les conclusions du rapport des experts; que, dès lors, le ministre n'est pas recevable à soutenir que la surenchère ne doit pas s'ajouter au montant des sommes auxquelles les sieurs Corre et Rosuel ont droit et qui ont été calculées en appliquant aux quantités exécutées les plus-values allouées par l'arrêté précité;

II. *En ce qui concerne les 40 et 30° chefs :*

Considérant que le conseil de préfecture, par le même arrêté devenu définitif du 22 août 1889, a décidé explicitement que toutes les maçonneries au-dessous de la cote 29, 49 et toutes les démolitions au-dessous de la cote 28 sans exception seraient affectées de plus-values lorsqu'elles auraient été exécutées dans l'embarras des étais; que le ministre n'est par suite pas recevable à demander que ces plus-values ne soient appliquées qu'aux maçonneries du bajoyer à l'exclusion de celles de l'écluse et du puisard exécutées également dans l'embarras des étais;

Considérant que le ministre soutient d'autre part qu'en ce qui concerne les démolitions, le prix de la main-d'œuvre auquel seulement la plus-value de 20 p. 100 devait être appliquée a été inexactement calculé par les experts chargés de la seconde expertise et que cette plus-value a été appliquée à tort à des transports qui n'avaient pas été effectués dans l'embarras des étais; mais qu'il n'est produit aucune justification de nature à faire admettre les conclusions du recours sur ce point.

III. *En ce qui concerne la plus-value à allouer aux sieurs Corre et Rosuel pour l'augmentation de longueur de la queue moyenne des pierres de taille* (15° chef).

Considérant que le conseil de préfecture, par son arrêté devenu définitif du 22 août 1889, a fixé à 0m,04 la quantité dont il y avait lieu d'augmenter en moyenne l'épaisseur de la maçonnerie en pierre de taille;

Considérant... (le ministre n'établit pas l'inexactitude du compte dressé par les experts sur ce chef);

IV. *Sur le 23° chef :*

Considérant d'une part que le ministre ne justifie pas que les experts chargés de la seconde expertise aient inexactement dressé le compte de l'indemnité due aux sieurs Corre et Rosuel pour le transport des pierres de taille de démolition, en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1889;

Considérant d'autre part que par cette décision le conseil de

préfecture n'a pas statué sur la réclamation des sieurs Corre et Rosuel fondée sur les sujétions exceptionnelles de manutention et de transport des moellons smillés de démolition destinés à être réemployés dans les constructions; que le ministre n'est donc pas fondé à soutenir que l'arrêté attaqué faisait obstacle à l'examen ultérieur de cette réclamation qui a été reconnue fondée par les experts et à laquelle il a été dès lors fait droit avec raison par l'arrêté attaqué;

V. *Sur le 24e chef :*

... (plus-value accordée par l'arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1889 pour les déblais du puisard, du mur en aile et des aqueducs déclarée applicable aux déblais de l'écluse).

VI. *En ce qui concerne la plus-value de 15 p. 100 allouée pour les sujétions résultant de la suppression du bâtardeau :*

Considérant que l'arrêté attaqué a appliqué cette plus-value non seulement aux ouvrages payés à l'unité de mesure aux prix du bordereau mais aussi aux travaux exécutés en régie; qu'aucune plus-value pour sujétion dans l'exécution ne peut être due pour ces derniers travaux dont les dépenses effectives en main-d'œuvre et fournitures ont été payées aux sieurs Corre et Rosuel et que l'arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1889 passé en force de chose jugée n'en a pas décidé l'allocation au profit de ces entrepreneurs; que le ministre est donc fondé à demander le retranchement de la somme de 1.399f,85, montant de l'indemnité qui a été accordée à tort de ce chef;

VII. *Sur les conclusions du ministre et sur celles des sieurs Corre et Rosuel; — En ce qui concerne les plus-values pour manque à gagner sur la fourniture de 1.350 mètres cubes de pierre de taille et de 705m3,43 de moellons remplacés dans la construction par des pierres de taille et des moellons provenant de la démolition du vieux bajoyer :*

Considérant que l'article 10 du devis et l'article 46 des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise reconnaissent expressément à l'administration le droit d'employer des matières neuves ou de démolition appartenant à l'État, et que l'article 46 précité stipule « que l'entrepreneur n'est payé que des frais de main-d'œuvre et d'emploi sans pouvoir répéter de dommages pour manque de gain sur les fournitures supprimées. »

Considérant qu'en présence de cette disposition du contrat, c'est à tort que le conseil de préfecture a tenu compte aux sieurs Corre et Rosuel du bénéfice dont ils prétendent avoir été privés sur la fourniture des pierres de taille neuves et des moellons

provenant de la démolition du vieux bajoyer; que les entrepreneurs ne justifient pas avoir reçu l'ordre d'approvisionner des pierres de taille ou des moellons neufs en quantités supérieures à celles qui ont été employées; que, dans ces circonstances, il y a lieu, faisant droit aux conclusions du ministre, de supprimer les allocations de 8.307f,82 et de 423f,26 accordées par l'arrêté attaqué et de rejeter les conclusions des sieurs Corre et Rosuel sur le 1er chef;

VIII. *En ce qui concerne la plus-value pour exécution de maçonneries dans des conditions trop restreintes d'emplacement :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que l'ancien bassin dans le fond duquel les entrepreneurs pouvaient compter établir un chantier au niveau de la partie inférieure des maçonneries qu'ils avaient à construire a été gardé en service jusqu'après l'achèvement d'une partie de ces maçonneries, grâce à un système d'étais non prévus au projet; qu'il en est résulté une sujétion imprévue à raison de laquelle une indemnité a été à bon droit allouée aux sieurs Corre et Rosuel;

IX. *En ce qui concerne l'indemnité allouée à raison du retrait de l'arrêté préfectoral autorisant les entrepreneurs à occuper temporairement la carrière du sieur Le Frapper (8e chef) :*

Considérant que les articles 34 et 35 du devis portent que les pierres de taille proviendront des meilleures carrières du pays et qu'à moins d'ordres spéciaux prescrivant l'emploi de pierres de taille à grains fins, l'entrepreneur devra toujours en fournir à gros grains comme celle de Pont-Aven;

Considérant que l'administration de la marine n'a pas imposé aux entrepreneurs le choix d'une carrière déterminée dans cette dernière localité et s'est bornée à donner un avis favorable à la demande d'occupation temporaire des terrains du sieur Le Frapper adressée par les sieurs Corre et Rosuel au préfet; qu'elle est restée étrangère au retrait de l'autorisation qui avait été accordée; que, dans ces circonstances, c'est à tort qu'elle a été déclarée responsable des conséquences onéreuses que le changement de carrière, après commencement d'extraction dans la propriété du sieur Le Frapper a pu avoir pour l'entreprise; qu'il y a lieu, par suite, de retrancher du décompte l'indemnité de 7,296f,50 allouée par le conseil de préfecture de ce chef et de rejeter les conclusions des sieurs Corre et Rosuel;

X. *En ce qui concerne les ponts de service et les charpentes provisoires (9e chef) :*

Considérant, d'une part, que l'administration reconnaît avoir

pris l'engagement de payer aux sieurs Corre et Rosuel les charpentes provisoires qui auraient été nécessitées par l'impossibilité de conserver les talus prévus, que la majorité des experts, après vérification, a fixé à 475f,01 la somme à payer aux entrepreneurs de ce chef et que le ministre ne justifie pas que cette indemnité ait été inexactement calculée;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'expertise que l'installation des ponts de service au-dessus du puisard et de l'écluse était une nécessité de l'entreprise, étant données les conditions d'exécution des travaux connues des entrepreneurs avant l'adjudication; que, dès lors, c'est à bon droit que, par application des articles 9 du devis et 40 des clauses et conditions générales, les dépenses d'installation de ces ponts ont été laissées à la charge des sieurs Corre et Rosuel;

XI. *Sur les conclusions des entrepreneurs; — En ce qui concerne le 12e chef (reconstruction de deux bouches d'égout), les 31e et 32e chefs (construction des bouches de raccordement avec la cuvette de l'aqueduc, construction de la chambre supérieure des vannes) et sur les conclusions du ministre relatives à ces deux derniers chefs :*

Considérant que les travaux dont s'agit ont été exécutés dans les conditions prévues par les articles 14 et 16 du devis; que les entrepreneurs ont fourni la main-d'œuvre et les matériaux, lesquels leur ont été payés sur attachements, conformément à la disposition du paragraphe 2 de l'article 16 précité, d'après les prix du bordereau augmentés de la surenchère; que ces prix comprennent tous frais de direction et de surveillance et que, par suite, il ne peut être rien dû à ce titre aux sieurs Corre et Rosuel; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation sur le 12e chef et qu'il y a lieu de supprimer les allocations de 106f,51 et de 69f,34 accordées à tort pour frais de direction et de surveillance sur les chefs nos 31 et 32;

XII. *Sur les conclusions du ministre et sur celles des entrepreneurs; — En ce qui concerne le prix des étais et étrésillons posés pour la conservation de l'ancien bajoyer (13e chef) :*

Considérant que ce travail non prévu au devis rentre bien dans la catégorie de ceux qui, conformément à la disposition de l'article 34 des clauses et conditions générales, doivent être payées non aux prix du bordereau, mais à prix débattus; que le ministre n'est donc pas fondé à soutenir que les prix du bordereau doivent lui être appliqués;

Considérant qu'il n'est justifié ni par le ministre, ni par les entrepreneurs, que les prix spéciaux alloués par le conseil de préfecture, conformément aux propositions de la majorité des experts, aient été inexactement établis; qu'il y a donc lieu de rejeter les conclusions des parties tendant à la modification de ces prix;

XIII. *Sur les conclusions des entrepreneurs; — En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour sujétion de démolition des maçonneries en pierre de taille de l'ancien bajoyer à l'exclusion de moyens explosifs* (16ᵉ *chef*) :

Considérant que l'article 115 du cahier des charges imposait aux entrepreneurs l'obligation de prendre, en opérant les démolitions, les précautions convenables pour que les vieux matériaux puissent être réemployés dans les meilleures conditions possibles et qu'aux termes de l'article 62, l'emploi de la poudre pour la démolition de la maçonnerie ne pouvait avoir lieu que sur l'autorisation spéciale des ingénieurs; qu'ainsi ces derniers, en prohibant les explosifs pour la démolition des maçonneries, n'ont fait qu'user d'un droit qui leur était formellement réservé et qu'il n'est dû aucune indemnité aux sieurs Corre et Rosuel de ce chef;

XIV. *Sur les conclusions du ministre et sur celles des entrepreneurs; — En ce qui concerne la pose des pierres de taille et des moellons smillés provenant de la démolition des anciennes maçonneries, leur bardage et la fourniture de mortier* (17ᵉ *et* 27ᵉ *chefs*) :

Considérant que le bordereau des prix porte que le prix des ouvrages dans lesquels il entre des matériaux appartenant à l'État ne sont donnés qu'à titre de renseignements, ces ouvrages devant être réglés conformément à l'article 15 des conditions particulières, c'est-à-dire à prix débattus; que les sieurs Corre et Rosuel étaient en conséquence fondés à se prévaloir de cette disposition pour demander la fixation de prix spéciaux à appliquer aux maçonneries exécutées avec des matériaux de démolition.....;

XVII. *Sur les conclusions du ministre; — En ce qui touche les abatages, évidements et refouillements dans la pierre de taille* (29ᵉ *chef*) :

Considérant qu'aux termes de l'article 104 du devis, le prix de la taille comprend les abatages, évidements et refouillements et que le marché prévoyait expressément l'emploi dans les nouvelles constructions de matériaux à fournir par l'administra-

tion; que, dans ces conditions, les entrepreneurs ne sont pas fondés à réclamer une indemnité à raison de la circonstance que, par suite de l'emploi d'une certaine quantité de pierre de taille fournie par l'administration, leur propre fourniture aurait été restreinte aux pierres de taille dont l'appareil comportait le plus d'évidements, d'abatages et de refouillements; qu'il y a lieu, dès lors, réformant l'arrêté attaqué, de retrancher du décompte la somme de 491f,84 allouée aux entrepreneurs de ce chef;

XVIII. *Sur les conclusions des entrepreneurs, tendant à ce qu'il leur soit alloué un prix spécial pour le chargement de chalands* (34e *chef*) :

Considérant qu'aux termes de l'article 67 du marché, le prix de transport par eau comprend celui du chargement; que, dès lors, il ne saurait être fait droit à la demande des sieurs Corre et Rosuel;

XIX. *Sur les conclusions du ministre et sur celles des entrepreneurs; — En ce qui concerne la plus-value allouée pour le transport de* 21.964mc,28 *de déblais sur la rive gauche du Scorff* (35e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chargement et le transport en tombereau des déblais mis en dépôt sur la rive après transport en chaland étaient compris dans les travaux adjugés aux sieurs Corre et Rosuel et figurent notamment dans le devis estimatif; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que ce chargement et que ce transport devaient être payés comme travaux imprévus et a alloué aux entrepreneurs des prix supérieurs à ceux du bordereau qui ont été portés au décompte; que la plus-value de 3.169f45, accordée de ce chef par l'arrêté attaqué doit donc être supprimée;

XX. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'un supplément de prix de* 8.946f,40 *pour les travaux de construction du mur en aile et des aqueducs d'égout et de vidange* (37e *chef*) :

Considérant que les requérants fondent leur réclamation sur ce que ces travaux ayant été exécutés dans des conditions absolument différentes de celles prévues au devis, devraient être par suite considérés comme travaux imprévus et réglés non d'après les prix du bordereau, mais en tenant compte aux entrepreneurs de leurs dépenses effectives constatées par des attachements;

Considérant qu'il résulte du rapport commun des experts sur

ce point que les travaux dont s'agit n'ont pas été l'objet de modifications suffisamment considérables pour qu'on puisse les assimiler à des travaux imprévus; que, dès lors, les sieurs Corre et Rosuel ne sont pas fondés à demander l'application des articles 34 des clauses et conditions générales, 14 et 15 du devis;

Considérant d'ailleurs que l'arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1889 a alloué aux entrepreneurs une indemnité de 4.616f,97 pour ces travaux et que les requérants ne justifient pas que cette indemnité ne tienne pas compte de toutes les sujétions qu'ils ont subies dans leur exécution;

XXI. *Sur les conclusions du ministre; — En ce qui concerne l'indemnité relative à la multiplicité des attachements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des explications données par les ingénieurs, que, dans les circonstances de l'affaire, la multiplicité des attachements qui ont été pris était justifiée aussi bien dans l'intérêt des entrepreneurs que dans celui de l'État; que les sieurs Corre et Rosuel n'ont élevé aucune protestation contre le mode de procéder de l'administration au cours de l'exécution des ouvrages qui ont donné lieu à la prise des attachements les plus nombreux; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué une indemnité de 2.100 francs aux entrepreneurs et qu'il y a lieu de retrancher cette allocation du décompte;

XXII. *Sur la demande de dommages-intérêts des entrepreneurs :*

Considérant qu'il n'est justifié d'aucun fait de l'administration pouvant motiver au profit des sieurs Corre et Rosuel l'allocation d'indemnités autres que celles qui leur ont été accordées par l'arrêté du conseil de préfecture du 22 août 1889 et par l'arrêté attaqué;

XXIII. *Sur les frais des expertises :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a lieu de modifier la répartition desdits frais arrêtée par le conseil de préfecture;

XXIV. *Sur les conclusions du ministre; — En ce qui concerne les intérêts :*

Considérant que l'article 62 des clauses et conditions générales porte qu'il n'est jamais alloué d'indemnité à aucun titre pour cause de retard dans les payements;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le 30 juin 1884, date de la requête introductive d'instance des sieurs Corre et Rosuel, les travaux de l'entreprise n'étaient pas achevés; que,

dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à payer les intérêts à partir de la date précitée;

Mais considérant que le ministre reconnaît que la demande d'intérêts des sieurs Corre et Rosuel doit avoir son effet à partir du 22 mai 1885, date de l'achèvement de l'entreprise; que le point de départ des intérêts doit en conséquence être fixé à cette dernière date;

XXV. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le conseil de préfecture a ordonné la capitalisation des intérêts aux dates des 11 août 1885, 13 août 1886, 14 août 1887, 15 août 1888, 16 août 1889 et 17 août 1890; que cette décision doit, conformément aux conclusions du ministre, être réformée en tant qu'elle a alloué les intérêts des intérêts à partir du 11 août 1885, les intérêts n'étant pas dus à cette date depuis une année;

Considérant que les sieurs Corre et Rosuel ont demandé au Conseil d'État la capitalisation des intérêts aux dates des 4 août 1891, 10 octobre 1892, 24 mars 1893 et 27 mars 1894; qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, d'accueillir les demandes présentées les 10 octobre 1892 et 27 mars 1894, mais que les demandes des 4 août 1891 et 24 mars 1893 ayant été formées moins d'un an après les dates auxquelles la capitalisation des intérêts a été ordonnée soit par le conseil de préfecture, soit par la présente décision, doivent être rejetées... (Sont supprimées les indemnités de 1.399f,86, 8.307f,82, 423f,26, 7.296f,50, 491f,84, 106f,50, 69f,34, 3.169f,45, 2.100 francs allouées sous les chef 24, 1, 14, 8, 29, 31, 32, 35 et 38. En conséquence, la somme de 157.066f,66 que l'arrêté attaqué a condamné l'État à payer aux sieurs Corre et Rosuel est réduite à celle de 133.702f,09. Les sommes restant dues par l'État aux sieurs Corre et Rosuel le 22 mai 1885 porteront intérêts au profit de ces dernières à partir de cette date. Les intérêts seront capitalisés les 13 août 1886, 14 août 1887, 15 août 1888, 16 août 1889, 17 août 1890, 10 octobre 1892 et 24 mars 1894, pour produire eux-mêmes intérêts à partir de ces dates. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 294)

[23 janvier 1893]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Plans et devis. — Honoraires d'architecte. — Conseil de préfecture. — Procédure. — (Ville d'Alger contre sieurs Dessoliers.)

Un ingénieur qui a soumis spontanément à un conseil municipal un projet tendant à l'alimentation de la ville en eau, et a consenti, pour compléter les renseignements que l'assemblée municipale avait trouvés insuffisants, à exécuter des travaux et dresser des plans et devis en vue de démontrer la possibilité de la réalisation de son projet, n'est pas fondé à réclamer une indemnité de la ville, au cas du rejet dudit projet; il a agi à ses risques et périls.

Procédure. — Arrêté interlocutoire. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ne se borne pas à ordonner une expertise sur une demande d'indemnité, mais admet, en principe, le droit à ladite indemnité, est interlocutoire, et peut être déféré directement au Conseil d'État.

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par les sieurs Dessoliers au pourvoi et tirée du caractère préparatoire de l'arrêté attaqué :*

Considérant que le conseil de préfecture ne s'est pas borné à ordonner une expertise sur la demande d'indemnité formée par les sieurs Dessoliers, mais qu'il a admis, en principe, leur droit à une rémunération; qu'ainsi l'arrêté attaqué a le caractère interlocutoire et que, en conséquence, la ville d'Alger est recevable à en demander l'annulation;

AU FOND : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans le courant de l'année 1871, le sieur Marius Dessoliers a soumis spontanément au maire d'Alger un projet d'adduction des eaux de l'Harrach en vue de l'alimentation de la ville en eau potable; que le conseil municipal a nommé une commission, afin de se rendre compte de l'utilité de ce travail et de la possibilité de l'exécuter; que cette commission, se trouvant insuffisamment renseignée sur la portée des propositions, a demandé à leur auteur de les compléter; que si, pour fournir ces renseignements complémentaires, le sieur Marius Dessoliers a exécuté

des travaux et dressé des plans et devis, ce n'est pas en vertu de délibérations du conseil municipal, ni sur l'ordre de la municipalité, mais à ses risques et périls, en vue de démontrer que la réalisation de son projet était possible et utile; que la ville ne lui a donné aucun mandat et n'a pris aucun engagement vis-à-vis de lui; qu'elle s'est bornée à examiner et à discuter l'offre qu'il avait faite; que, le projet ayant été rejeté, son auteur devait nécessairement supporter les frais qu'il avait exposés pour complément d'études; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, admis, en principe, le droit des représentants du sieur Dessoliers à une indemnité, et ordonné une expertise à l'effet de fixer les éléments de cette indemnité et que, par suite, la ville requérante est fondée à demander l'annulation de cet arrêté... (Arrêté annulé. La demande en indemnité formée par les sieurs Dessoliers et leur recours incident sont rejetés. Dépens supportés par les sieurs Dessoliers).

(N° 295)

[25 janvier 1895]

Travaux publics. — Chemins de fer d'intérêt général. — Subventions et offres de concours. — Commune. — Conseil municipal. Délibération. Approbation. — (Ville de Fougères).

Bien que la délibération par laquelle un conseil municipal a offert une subvention à l'État, en vue de la construction d'un chemin de fer, n'ait pas été expressément approuvée, la commune ne saurait se soustraire au payement si l'engagement a été maintenu dans une seconde délibération prise sur la demande du préfet pour assurer l'exécution de la première et alors qu'en fait les conditions, spécifiées dans la promesse, ont été remplies (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, notamment de la délibération du conseil municipal du 6 juillet 1876, que la ville de Fougères, à la suite de la loi du 23 décembre 1875 déclarant

(*) Voy. 25 juillet 1890, com. de Beaumont (*Ann.* 1892, p. 560).

d'utilité publique le chemin de fer de Mayenne à la ligne de Vitré au Mont-Saint-Michel à ou près Fougères, s'est engagée sous certaines conditions à fournir à l'État une subvention de 2.000 fr. par kilomètre établi dans l'arrondissement, que cet engagement a été maintenu par une seconde délibération en date du 29 août 1877 et que la Ville n'est pas fondée à se prévaloir d'un défaut d'approbation de la première de ces deux délibérations, puisque c'est pour en assurer l'exécution que, par son arrêté du 8 août 1877, le préfet a invité le conseil municipal à en délibérer à nouveau et à donner son avis sur l'établissement d'une station à la Selle-en-Luitré, point de raccordement de la nouvelle ligne de Mayenne à celle de Vitré à Fougères;

Considérant qu'il n'est pas contesté que depuis 1885 les trains venant de Mayenne arrivent directement à Fougères sans transbordement, que le point terminus de la nouvelle ligne est à Fougères même, qu'ainsi toutes les conditions spécifiées dans les délibérations précitées des 6 juillet 1876 et 29 août 1877 ont été remplies; que, dès lors, la Ville n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer à l'État une somme de 23.102 francs... (Rejet).

(N° 296)

[1er février 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Ligne de Vendes à Mauriac. — (Sieur Peyroche).

Réclamation. — Délai. — Article 113 du devis. — Rélamation contre les conséquences d'un ordre prescrivant en cours d'exécution une substitution de matériaux formée plus de cinq iours après la notification de cet ordre de service. Non-recevabilité. Rejet d'une objection tirée de ce que les ingénieurs auraient discuté la réclamation au fond.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions orales. — Lorsqu'au cours des débats oraux, et après la clôture de l'instruction écrite, une des parties soulève un moyen nouveau, le conseil de préfecture ne peut pas l'accueillir sans ordonner un supplément d'instruction. Arrêté annulé. Évocation.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour rejeter le recours du sieur Peyroche,

le conseil de préfecture s'est fondé notamment sur l'article 113 du devis, aux termes duquel si l'entrepreneur estime qu'il lui est demandé au delà de ses obligations, il doit, sous peine de forclusion, en faire l'observation dans le délai de cinq jours;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des constatations mêmes de l'arrêté attaqué que les conclusions par lesquelles l'administration a opposé la fin de non-recevoir tirée de l'article précité, prises oralement au cours des débats, n'ont été déposés au greffe qu'après l'audience;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 45 de la loi du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture ne peut adopter les conclusions nouvelles ou les moyens nouveaux déposés après la clôture de l'instruction écrite sans ordonner un supplément d'instruction; — qu'ainsi les conclusions dont il s'agit, tardivement présentées, ne pouvaient être accueillies sans qu'il eût, au préalable, procédé à l'instruction complémentaire prescrite par les dispositions ci-dessus rappelées; que, dans ces circonstances, le sieur Peyroche est fondé à soutenir que l'arrêté attaqué doit être annulé pour cause d'irrégularité dans la procédure;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement;

Considérant que, pour demander une indemnité de 380.000 fr., le sieur Peyroche se fonde sur ce que les ingénieurs auraient prescrit, pour les moellons têtués et parementés, l'emploi exclusif de la dolérite provenant de la carrière de Connet, alors que d'après l'article 19 du devis ces moellons devaient être en basalte;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 113 du devis si l'entrepreneur pensait qu'il lui était demandé au delà des conditions de son marché, il devait en faire l'observation dans un délai de cinq jours, plus tard aucune réclamation n'étant admise; qu'il résulte de l'instruction et n'est d'ailleurs pas contesté que le sieur Peyroche n'a, dans le délai précité, formulé aucune réclamation contre l'ordre de service du 25 mars 1889 qui prescrivait que les moellons de tous les parements vus seraient en dolérite; qu'ainsi la demande d'indemnité présentée par le requérant doit, en l'absence de toute réclamation formulée en temps utile, être rejetée comme non-recevable, et que le fait par les ingénieurs d'avoir discuté au fond le bien fondé de la réclamation ne saurait faire perdre à l'État le bénéfice de l'article 113 du devis... (Arrêté annulé. La demande d'indemnité du sieur Peyroche est rejetée).

(N° 297)

[1er février 1895]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Devis général du 7 mai 1857. — (Ministre de la guerre contre sieur Candas).

Art. 8. — *Travaux exécutés en mauvaise saison. — Rejet. Le devis dispose que les travaux de l'exercice peuvent être prolongés jusqu'au 1er février* (*XI*).

Art. 23. — *Faux frais et installations. — Restent à la charge de l'entrepreneur les frais d'installation d'une voie ferrée* (*XII*).

— Appareils de transport compliqués installés avec l'autorisation du génie, modification apportée en cours d'exécution : indemnité allouée (*XV*).

Art. 59. — *Réclamations soumises au directeur du génie et au ministre, puis formulées dans une requête adressée au conseil de préfecture accompagnée de pièces justificatives. Recevabilité* (*III*).

Déblais. — Convention. — Lorsqu'en cours d'exécution une convention a été passée entre l'entrepreneur et les officiers du génie, et que cette convention qui avait pour objet de fixer des prix nouveaux pour les terrassements a été approuvée par le ministre de la guerre, l'entrepreneur n'est pas recevable à réclamer une majoration de prix, bien qu'une allocation gracieuse ait été accordée sur certains points (*IV*).

Ordre non exécuté par l'entrepreneur : conséquence de l'inexécution à la charge de celui-ci (*VI*).

Prix compris dans un autre. — Le prix du déblai de roc extrait à la mine comprend la fourniture de la poudre (*V*)*; celui de la maçonnerie de meulière comprend le triage, fendage et emmétrage* (*VII*).

Prix. — Mortier. Composition. — Erreurs sur le dosage du mortier, prix nouveaux acceptés par l'entrepreneur. Contestation sur le prix non recevable. Rejet (*IX*).

— Prix unique pour les rejointoiements applicable au rejointoiement des voûtes (*X*).

Sujétions. — Travaux faits, détruits et reconstruits. Absence de comptabilité régulière. Indemnité allouée égale au rabais consenti (*XVI*).

Travaux enlevés à l'entreprise. — Les fournitures ou appa-

reils qui sont brevetés ou n'ont qu'un seul fabricant ne rentrent pas dans les prévisions du marché; ils peuvent, dès lors, être confiés sans indemnité aux titulaires du brevet (*XIII*).

Travaux non exécutés: droit de l'administration d'y renoncer: pas d'indemnité (*VIII*).

Procédure. Conseil d'État. — Pourvoi du ministre; défendeur décédé. — Le recours formé par un ministre contre un arrêté du conseil de préfecture nettement spécifié est recevable, encore bien qu'il n'indiquerait pas le nom du défendeur, ou que celui-ci serait décédé, et que l'héritier n'aurait pas été mis en cause. — Dans l'espèce d'ailleurs l'héritier a eu connaissance de l'instance et a présenté des observations.

Expertise. — Base admises. — Lorsque les attachements n'ont pas été signés par l'entrepreneur, qu'ils ont été rédigés après l'achèvement des travaux, que les carnets ont été dressés après les registres de comptabilité les quantités et les prix peuvent être fixés d'après les livres de l'entreprise et les autres documents que les experts ont pu recueillir (*II*) (*). (*XIV*), (*XVI*).

Expertise impossible. — Ouvrages considérables d'abord construits, puis détruits et remplacés par d'autres, impossibilité de constater l'importance des remaniements par suite de l'irrégularité de la comptabilité du génie; indemnité allouée et fixée à l'intégralité du rabais consenti par l'entrepreneur (*XVII*).

(*) Voy. 29 juillet 1886, Monnier (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 653); 5 juin 1891, Gérard (*Ann.* 1892, p. 1112); 25 mai 1894, *suprà*, p. 237.

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 298)

[24 novembre 1894]

Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Conflit. — (Sieur Loiseleur contre l'Etat.)

Le fait par l'État, exploitant du monopole des allumettes chimiques de jeter ses eaux résiduaires de fabrication dans une mare indivise avec un particulier ne constitue pas un dommage causé par des travaux publics; il ne peut davantage être rattaché au fonctionnement d'un service public. En conséquence, les tribunaux judiciaires sont compétents pour statuer sur la demande en cessation de dommages et en indemnité (*).

. . . .

Considérant que de la double déclaration d'incompétence opposée à Loiseleur (Jean) par le tribunal civil d'Angers, d'une part, et, d'autre part, par le conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire, il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence;

Considérant que la demande dirigée contre l'État, devenu propriétaire de l'usine de Trélazé, du chef de la Compagnie générale des allumettes chimiques, a pour objet de faire condamner à des dommages et intérêts et de lui faire défense de se servir à l'avenir, comme dépotoir, pour les eaux résiduaires de fabrication des allumettes chimiques, de l'ancienne carrière dont Loiseleur est copropriétaire avec l'État;

(*) 28 février 1873, Conseil d'État, p. 207 pour les travaux de construction des manufactures des tabacs; — 22 février 1866, *Laforgue*, p. 130. — 8 mars 1866, *Lafond*, p. 230; — Tribunal des conflits, 22 juin 1889, p. 771; — comp., 13 décembre 1861, Conseil d'État, p. 894 pour les dommages causés par l'exploitation d'un établissement insalubre.

Considérant qu'il ne peut appartenir qu'à l'autorité judiciaire d'apprécier le droit des parties au sujet de cette commune et que le litige ne se rattache ni au fonctionnement d'un service public ni à des dommages causés par un travail public; qu'à tort, par suite, le tribunal civil d'Angers s'est déclaré incompétent pour en connaître... (Le jugement du tribunal d'Angers, en date du 13 mars 1893, est considéré comme non avenu. La cause et les parties sont renvoyées devant le tribunal civil d'Angers. Les dépens seront mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 299)

[8 décembre 1894]

Conflit. — Procédure. — Arrêté de conflit signé par le secrétaire général de la préfecture en vertu d'une délégation reçue du préfet; régularité (*). — *Travaux publics. — Dommages. — Contravention.* — (Sieur Poirier contre commune de Craon.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en dommages-intérêts intentée à une commune par la victime d'un accident causé par le dépôt d'un tas de pierres cassées destinées à l'entretien des voies publiques, que la commune avait négligé d'éclairer. — En vain le réclamant soutiendrait-il que le dommage résulte uniquement de l'absence d'éclairage, fait constitutif d'une contravention de police: la demande se rattache par un lien indivisible à l'exécution d'un travail public (**).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 6 août 1894, par lequel le préfet du département de la Mayenne a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant le tribunal civil de Château-Gontier

---

(*) Voy. Conseil d'État, 28 avril 1882, ville de Cannes, p. 387; — 30 mai 1884, Paignon, p. 454; — 1er mai 1885, Plard, p. 479 et les notes.

(**) Voy. Tribunal des conflits: 29 décembre 1877, Leclerc, p. 1084; — 13 mars 1880, Bouhellier, p. 308; — 17 avril 1886, héritiers Mougin, et demoiselle O'Carroll, *Ann.* 1886, p. 660 et 663; — 11 juillet 1891, Lagrave, p. 544; — 18 novembre 1893, Bérard, p. 766; — 7 août 1886, Conseil d'État, Garcia, p. 746; — 8 août 1892, Barnoin, p. 727.

entre le sieur Poirier, huissier à Saint-Aignan-sur-Roë, et la commune de Craon ;

Vu l'exploit, en date du 12 mai 1893, par lequel le sieur Poirier a assigné la commune de Craon, en la personne de son maire, devant le tribunal civil de Château-Gontier pour s'entendre condamner à lui payer 30.000 francs à titre de dommages-intérêts, attendu que le 12 janvier précédent, à 8 heures du soir, la voiture du requérant ayant heurté un tas de pierres d'une longueur de près de 6 mètres, d'une largeur de 1 mètre environ et d'une hauteur de 50 centimètres, que l'administration municipale de Craon avait laissé dans la rue de Bethléem et avait omis de faire éclairer, a été renversée, et que le sieur et la dame Poirier ont été grièvement blessés ;

Vu, en date du 24 juillet 1893, les conclusions de la commune de Craon tendant à ce que le tribunal se déclare incompétent, attendu que la demande est fondée sur une imprudence qui aurait été commise dans le dépôt, sur la voie publique, d'une certaine quantité de pierres cassées destinées à son entretien, que l'approvisionnement des matériaux nécessaires à l'entretien des rues est un travail public et qu'aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, la connaissance des dommages causés aux personnes par l'exécution de travaux publics appartient à l'autorité administrative ;

Vu, en date du 12 janvier 1894, les conclusions du sieur Poirier dans lesquelles il est expliqué que le fait reproché à la commune de Craon n'est pas celui d'avoir déposé dans la rue de Bethléem un tas de pierres pour l'entretien de cette rue ou d'autres voies municipales, mais celui de n'avoir pas éclairé cet obstacle, et qu'ainsi la cause de l'accident ne se rattache pas par un lien direct à l'exécution d'un travail public ;

Vu... (Conclusions de la commune à fins d'incompétence ; jugement du 27 février 1894, par lequel le tribunal se déclare incompétent ; mémoire en déclinatoire présenté par le préfet de la Mayenne ; conclusions du procureur de la République tendant au rejet du déclinatoire) ;

Vu le jugement, en date du 31 juillet 1894, par lequel le tribunal de Château-Gontier, attendu que le dépôt de pierres n'a été que la cause occasionnelle de l'accident, que c'est le défaut qui en a été la cause déterminante, qu'ainsi l'action du sieur Poirier constitue une demande d'indemnité non pour dommages résultant de l'exécution de travaux publics, mais pour réparation d'un préjudice causé par la négligence des agents de la com-

mune de Craon, qui ont contrevenu à l'article 471, n° 4, du Code pénal, rejette le déclinatoire ;

. . . .

SUR LA RÉGULARITÉ DE L'ARRÊTÉ DE CONFLIT :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le secrétaire général de la préfecture de la Mayenne a signé l'arrêté de conflit en vertu d'une délégation qu'il avait reçue du préfet ;

Sur la validité du conflit :

Considérant que, d'après l'assignation et les conclusions ultérieures du sieur Poirier, l'accident et les conséquences dommageables qu'il a eues, ont pour cause le dépôt par l'administration municipale de Craon, dans la rue de Bethléem, d'un tas de pierres cassées destinées à l'entretien des voies publiques, qu'elle avait négligé d'éclairer ; que, dans ces circonstances, la demande se rattache par un lien indivisible à l'exécution d'un travail public ; que, dès lors, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient d'en connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et d'apprécier également les responsabilités pouvant résulter de l'absence de précautions imputée à l'administration... (L'arrêté de conflit est confirmé. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance et les jugements du tribunal civil de Château-Gontier des 17 février et 31 juillet 1894).

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 300)

[19 août 1895]

Canalisations électriques. — Secours aux personnes foudroyées par suite d'un contact accidentel avec les conducteurs d'électricité.

Monsieur le Préfet, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, chargés, au point de vue de la liberté et de la sécurité, de la circulation, du contrôle des canalisations électriques établies sur la grande voirie, peuvent être témoins d'accidents de personnes, dont les conséquences mortelles seraient conjurées, dans certains cas, par des secours appropriés, donnés immédiatement.

J'ai demandé à l'Académie de médecine de vouloir bien rédiger une instruction sur les soins à donner aux personnes foudroyées par suite d'un contact avec des conducteurs électriques; la Commission des distributions d'électricité instituée auprès de mon département a, de son côté, étudié la question en ce qui concerne les mesures d'ordre technique à prendre en cas d'accident.

Les secours médicaux sont les mêmes dans tous les cas de foudroiement; mais les mesures de préservation à prendre à l'égard soit de la personne foudroyée, soit des sauveteurs, sont différentes suivant que la victime a été atteinte par un courant continu ou par un courant alternatif ou redressé.

Deux instructions ont été rédigées, visant ces deux cas, et j'ai l'honneur de vous les adresser ci-joint.

Lorsque tout contact a cessé entre la victime et les conducteurs électriques, on doit appliquer sans aucun retard le traitement prescrit par l'Académie de médecine, alors même que la victime offrirait les apparences de la mort.

Dans le cas où la victime serait encore en contact avec un ou plusieurs conducteurs électriques, il est de la plus haute importance de n'opérer qu'avec circonspection et en suivant rigoureusement les indications contenues à l'article III de chacune des instructions, sous peine d'aggraver la situation de la personne foudroyée ou d'exposer le sauveteur aux plus redoutables accidents.

La coupure des conducteurs électriques est absolument interdite dans le cas des courants continus, en raison des dangers qu'offrirait pour la victime l'extra-courant de rupture. Il n'en est pas de même avec les courants alternatifs ou redressés. La coupure peut alors être faite impunément; mais pour être certain de son efficacité, quelle que soit la position de la victime relativement aux appareils engagés dans le circuit, il sera nécessaire de faire toujours deux coupures en deux points situés de part et d'autre de la victime.

Quand la canalisation comportera l'emploi de poteaux placés sur la voie publique, un certain nombre de ces poteaux devront porter une affiche contenant les instructions qui correspondent à la nature du courant employé. Ces affiches devront d'ailleurs être multipliées autant que possible, même en dehors des poteaux. Les permissionnaires sont chargés de les placer, de les conserver et au besoin de les remplacer, de façon qu'en cas d'accident l'indication des mesures à prendre se trouve à portée des personnes présentes et que les premiers secours puissent être donnés avec méthode et rapidité.

Au cas où les poteaux porteraient à la fois deux systèmes de conducteurs, l'un pour le courant continu, l'autre pour le courant alternatif ou redressé, il y aurait lieu d'examiner les conditions de voltage pour chaque courant et de position relative des conducteurs ainsi que les chances d'accident, et de déterminer de cette façon pour quelle sorte de courant il y a lieu de placer les instructions. Au besoin, en cas d'incertitude, il y aurait lieu de m'en référer.

Les instructions sur les secours à donner aux foudroyés sont spécialement destinées aux ingénieurs et agents des ponts et chaussées chargés du contrôle des canalisations électriques sur la grande voirie; mais si vous jugiez à propos, monsieur le préfet, d'en étendre la publicité et de les mettre à la disposition des autorités municipales, des directeurs de stations électriques, des médecins et pharmaciens des localités traversées par des canalisations électriques, etc., je vous transmettrais le nombre d'exemplaires qui vous serait nécessaire.

J'adresse ampliation de la présente circulaire et des instructions annexées à M. l'ingénieur en chef et aux ingénieurs ordinaires de votre département.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CIRCULAIRE DU 19 AOUT 1895.

ANNEXE N° 1.

Secours à donner aux personnes foudroyées
par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques
à **courant continu.**

Art. 1er. — Toute personne foudroyée par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques devra toujours, *même dans le cas où elle présenterait les apparences de la mort*, recevoir avec la plus grande rapidité les soins indiqués ci-après.

PREMIER CAS. — *Tout contact a cessé entre le corps de la victime et les conducteurs électriques.*

Art. 2. — On appliquera immédiatement le traitement suivant :

Instruction sur les premiers soins à donner aux foudroyés, victimes des accidents électriques, rédigée par l'Académie de médecine.

On transportera d'abord la victime dans un local aéré où on ne conservera qu'un petit nombre d'aides, trois ou quatre, toutes les autres personnes étant écartées.

On desserrera les vêtements et on s'efforcera, *le plus rapidement possible*, de rétablir la respiration et la circulation.

Pour rétablir la respiration, on peut avoir recours principalement aux deux moyens suivants : la traction rythmée de la langue et la respiration artificielle.

1° *Méthode de la traction rythmée de la langue.*

Ouvrir la bouche de la victime, et, si les dents sont serrées, les écarter, en forçant avec les doigts ou avec un corps résistant quelconque : morceau de bois, manche de couteau, dos de cuiller ou de fourchette, extrémité d'une canne, etc.

Saisir solidement la partie antérieure de la langue entre le pouce et l'index de la main droite, nus ou revêtus d'un linge quelconque, d'un mouchoir de

poche par exemple (pour empêcher le glissement), et exercer sur elle de fortes tractions répétées, successives, cadencées ou rythmées, suivies de relâchement; en imitant les mouvements rythmés de la respiration elle même au nombre d'au moins vingt par minute.

Les tractions linguales doivent être pratiquées sans retard et avec persistance durant une demi-heure, une heure et plus.

2° Méthode de la respiration artificielle.

Coucher la victime sur le dos, les épaules légèrement soulevées, la bouche ouverte, la langue bien dégagée.

Saisir les bras à la hauteur des coudes, les appuyer assez fortement sur les parois de la poitrine, puis les écarter et les porter au-dessus de la tête, en décrivant un arc de cercle; les ramener ensuite à leur position primitive, en pressant sur les parois de la poitrine.

Répéter ces mouvements environ vingt fois par minute, en continuant jusqu'au rétablissement de la respiration naturelle.

Il conviendra de commencer toujours par la méthode de la traction de la langue, en appliquant en même temps, s'il est possible, la méthode de la respiration artificielle.

D'autre part, il conviendra concurremment de chercher à ramener la circulation en frictionnant la surface du corps, en flagellant le tronc avec les mains ou avec des serviettes mouillées, en jetant de temps en temps de l'eau froide sur la figure, en faisant respirer de l'ammoniaque ou du vinaigre.

Mesures d'ordre technique.

Deuxième cas. — *La victime est encore en contact avec des conducteurs électriques.*

Art. 3. — Avant d'appliquer le traitement indiqué par l'Académie de médecine, le sauveteur doit chercher à séparer le plus rapidement possible la victime des fils électriques, en évitant d'une manière absolue de toucher soit les fils, soit la victime *avec les mains nues.*

L'accident peut se produire avec l'une des circonstances suivantes :

A. *Un fil est tombé sur le sol et touche la victime.*

B. *La victime est suspendue.*

Selon l'une ou l'autre de ces circonstances, on opérera comme il est dit ci-après :

A. — Un fil est tombé sur le sol et touche la victime.

Écartement des fils. — Si le sauveteur peut, sans toucher la victime, écarter le fil à l'aide d'un bâton, d'une canne ou d'un outil quelconque *muni d'un manche en bois* (note *a*), il le fera en ayant soin :

1° De ne toucher le fil qu'avec le bâton, la canne ou l'outil *muni d'un manche en bois* (note *a*);

2° De faire en sorte que le fil, dans cette manœuvre, ne vienne pas toucher le visage ou d'autres parties nues du corps de la victime.

Si le sauveteur ne dispose pas immédiatement d'un bâton, d'une canne ou d'un outil muni d'un manche en bois (*a*), il devra, avant tout, commencer par se recouvrir les deux mains (*b*) soit de gants épais (*c*), soit d'étoffes sèches (*d*) d'une épaisseur suffisante (*b-d*). Cela fait, il écartera le fil.

Si, pour écarter le fil, il est nécessaire de toucher la victime, le sauveteur devra également, avant de rien faire, commencer par se recouvrir les deux mains comme il est dit au paragraphe précédent.

Pendant cette opération, il devra :

1° Avoir soin que le fil ne revienne pas toucher le visage ou d'autres parties nues du corps de la victime;

2° Toucher, autant que possible, la victime par des parties qui ne soient pas humides ou en état de moiteur, telles que les aisselles, les pieds, etc.

Après avoir délivré la victime, on s'empressera de débarrasser des fils la voie publique afin d'éviter de nouveaux accidents.

Déplacement de la victime. — S'il est plus facile de déplacer la victime que d'écarter le fil, on le fera en opérant avec les précautions qui viennent d'être indiquées tant pour le sauveteur (se recouvrir les deux mains (*d*), ne pas prendre la victime par des parties humides) que pour la victime (éviter le contact du fil avec le visage, etc.).

Si la victime a les doigts crispés sur le fil, le sauveteur ouvrira de force la ou les mains de la victime, en écartant les doigts les uns après les autres et en opérant avec les mêmes précautions que ci-dessus.

(Note *a*) Le bois est conseillé parce qu'il est mauvais conducteur de l'électricité et intervient comme corps isolant. Si le manche en bois renferme une tige centrale métallique, il est nécessaire que cette tige soit complètement enveloppée de bois et *n'apparaisse sur aucun point.*

(Note *b*) Souvent il suffira de retirer sa veste, son paletot, etc., de les mettre sens devant derrière, les mains restant à l'intérieur des manches, qui devront être tamponnées pour former une forte épaisseur entre la peau et le contact à faire. Si l'on a une blouse, on se l'enroulera autour de la main droite, et autour de la main gauche on s'enroulera un mouchoir, un gilet, etc.

(*c*) Gants en laine compacte, de préférence genre dit *moufles*, au besoin plusieurs paires de gants.

(*d*) *Renseignements sur la valeur isolante des étoffes et des vêtements :*

Étoffes. — Les étoffes à employer doivent être bien sèches; les plus convenables sont celles en laine; la flanelle et les couvertures en laine sont particulièrement convenables.

Les étoffes en fil et en coton sont moins convenables, surtout en raison de leur faible épaisseur; avec une épaisseur minimum de 5 millimètres on a toute garantie, même avec les étoffes les moins convenables.

Vêtements. — Par analogie avec ce qui vient d'être dit, il faut prendre les draps en laine compacte de préférence, et, dans le cas d'emploi de blouses en coton ou en toile, s'arranger pour avoir largement l'épaisseur minimum indiquée.

B. — La victime est suspendue.

Prévoir sa chute et prendre à cet effet les précautions convenables.

A l'aide d'une échelle ou de tout autre moyen, on tâchera de s'élever jusqu'à la victime et de la délivrer en prenant pour la toucher ou pour toucher les fils les précautions indiquées ci-dessus.

Cette opération est surtout urgente et doit être tentée par les moyens les plus rapides, *si la victime est en contact avec deux fils différents.*

Si elle est suspendue à un seul fil, le danger immédiat qu'elle court est moindre et l'on a un peu plus de temps, ce qui permet d'opérer d'une façon plus sûre

Quand on aura atteint la victime, on la suspendra par des cordes ou on l'accrochera par ses vêtements, et on la descendra en évitant qu'elle soit mise de nouveau en contact avec les fils.

Si on ne peut éviter la chute, on prendra les précautions nécessaires pour l'amortir et la rendre aussi inoffensive que possible au moyen de matelas, de bottes de paille, etc., étendus sur le sol.

Si on ne peut atteindre la victime et la dégager, *prévenir l'usine le plus vite possible.*

AVIS IMPORTANTS.

Art. 4. — Dans aucun cas, le sauveteur ne doit toucher un fil sans s'être recouvert les deux mains comme il est expliqué à l'article 3.

Si des rails sont placés sur le sol, il doit éviter de les toucher même avec ses chaussures.

Alors même que les deux mains sont recouvertes, conformément aux prescriptions, le sauveteur *ne doit, en aucun cas, toucher simultanément deux fils différents et il s'abstiendra de toute manœuvre qui mettrait la victime en contact avec deux fils différents.*

Les personnes étrangères au service, à moins d'être très exercées au maniement des fils et appareils électriques et d'en connaître parfaitement toutes les causes de danger, ne doivent en aucun cas :

1° *Couper un ou plusieurs conducteurs électriques;*

2° *Chercher à établir un court-circuit.*

Ces opérations ne peuvent être faites utilement et sans danger que par les personnes compétentes.

En se conformant exactement aux précautions indiquées ci-dessus, le sauveteur ne court aucun risque, quand bien même il ressentirait accidentellement quelques secousses.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CIRCULAIRE DU 19 AOUT 1895.

ANNEXE N° 2.

Secours à donner aux personnes foudroyées *par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques* *à* courants alternatifs ou redressés.

Art. 1er. — Toute personne foudroyée par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques, devra toujours, *même dans le cas où elle présenterait les apparences de la mort*, recevoir avec la plus grande rapidité les soins indiqués ci-après :

PREMIER CAS. — *Tout contact a cessé entre le corps de la victime et les conducteurs électriques.*

Art. 2. — On appliquera immédiatement le traitement suivant :

Instruction sur les premiers soins à donner aux foudroyés. victimes des accidents électriques, rédigée par l'Académie de médecine.

On transportera d'abord la victime dans un local aéré où on ne conservera qu'un petit nombre d'aides, trois ou quatre, toutes autres personnes étant écartées.

On desserrera les vêtements et on s'efforcera, *le plus rapidement possible*, de rétablir la respiration et la circulation.

Pour rétablir la respiration, on peut avoir recours principalement aux deux moyens suivants : la traction rythmée de la langue et la respiration artificielle.

1° *Méthode de la traction rythmée de la langue.*

Ouvrir la bouche de la victime et, si les dents sont serrées, les écarter en forçant avec les doigts avec un corps résistant quelconque : morceau de bois, manche de couteau, dos de cuiller ou de fourchette, extrémité d'une canne, etc.

Saisir solidement la partie antérieure de la langue entre le pouce et l'index de la main droite, nus ou revêtus d'un linge quelconque, d'un mouchoir de

poche par exemple (pour empêcher le glissement) et exercer sur elle de fortes tractions répétées, successives, cadencées ou rythmées, suivies de relâchements, en imitant les mouvements rythmés de la respiration elle-même au nombre d'au moins vingt par minute.

Les tractions linguales doivent être pratiquées sans retard et avec persistance durant une demi-heure, une heure et plus.

2° *Méthode de la respiration artificielle.*

Coucher la victime sur le dos, les épaules légèrement soulevées, la bouche ouverte, la langue bien dégagée.

Saisir les bras à la hauteur des coudes, les appuyer assez fortement sur les parois de la poitrine, puis les écarter et les porter au-dessus de la tête, en décrivant un arc de cercle, les ramener ensuite à leur position primitive, en pressant sur les parois de la poitrine.

Répéter ces mouvements environ vingt fois par minute, en continuant jusqu'au rétablissement de la respiration naturelle.

Il conviendra de commencer toujours par la méthode de la traction de la langue, en appliquant en même temps, s'il est possible, la méthode de la respiration artificielle.

D'autre part, il conviendra concurremment de chercher à ramener la circulation en frictionnant la surface du corps, en flagellant le tronc avec les mains ou avec des serviettes mouillées, en jetant de temps en temps de l'eau froide sur la figure, en faisant respirer de l'ammoniaque ou du vinaigre.

Mesures d'ordre technique.

DEUXIÈME CAS. — *La victime est encore en contact avec les conducteurs électriques.*

Art. 3. — Avant d'appliquer le traitement indiqué par l'Académie de médecine, le sauveteur doit chercher à séparer le plus rapidement possible la victime des fils électriques, en évitant d'une manière absolue de toucher soit les fils, soit la victime *avec les mains nues*.

L'accident peut se produire avec l'une des circonstances suivantes :

A. *Un fil est tombé sur le sol et touche la victime.*

B. *La victime est suspendue.*

Selon l'une ou l'autre de ces circonstances, on opérera comme il est dit ci-après ;

A. — UN FIL EST TOMBÉ SUR LE SOL ET TOUCHE LA VICTIME.

Écartements des fils. — Si le sauveteur peut, sans avoir à toucher la victime, écarter le fil à l'aide d'un bâton, d'une canne ou d'un outil quelconque *muni d'un manche en bois* (note *a*), il le fera en ayant soin :

1° De ne toucher le fil qu'avec le bâton, la canne ou l'outil *muni d'un manche en bois* (*a*);

2° De faire en sorte que le fil, dans cette manœuvre, ne viennent pas toucher le visage ou d'autres parties nues du corps de la victime.

Si le sauveteur ne dispose pas immédiatement d'un bâton, d'une canne ou d'un outil muni d'un manche en bois (*a*), il devra, avant tout, commencer par se recouvrir les deux mains (*b*) soit de gants épais (*c*), soit d'étoffes sèches (*d*) d'une épaisseur suffisante (*b-d*.. Cela fait, il écartera le fil.

Après avoir délivré la victime, on s'empressera de débarrasser des fils la voie publique afin d'éviter de nouveaux accidents.

Coupure du fil. — Si le sauveteur ne peut écarter le fil, il devra le couper à l'aide d'un outil tranchant à manche *non métallique*, comme une hache à manche de bois sec.

Il fera successivement deux coupures en deux points situés de part et d'autre de la victime.

Il n'est pas nécessaire de couper le fil près de la victime; il est préférable de le couper près des poteaux de suspension, de façon que les parties restant adhérentes à ces poteaux ne touchent pas le sol ou ne le touchent que sur la plus petite longueur possible.

Pendant que l'on coupe le fil, il faut veiller à ce qu'il ne rebondisse pas et n'aille toucher ni la victime ni le sauveteur. On pourra dans ce but maintenir le fil sous le pied par l'intermédiaire de matières isolantes, telles que bois sec, planches, fagots, bottes de paille, vêtements secs, cordes sèches, etc.

Dégagement de la victime. — Si on ne peut effectuer les coupures des fils électriques dans les conditions qui viennent d'être indiquées, si le sauveteur est obligé de toucher la victime et s'il y a crispation des membres de la victime, des doigts par exemple, l'opérateur, avant de rien faire, devra commencer par se recouvrir les deux mains soit de gants (note *c*), soit d'étoffes sèches d'une épaisseur suffisante (notes *b* et *d*).

(Note *a*) Le bois est conseillé parce qu'il est mauvais conducteur de l'électricité et intervient comme corps isolant. Si le manche en bois renferme une tige centrale métallique, il est nécessaire que cette tige soit complètement enveloppée de bois et *n'apparaisse sur aucun point*.

(*b*) Il suffira souvent de retirer sa veste, son paletot, etc., et de les mettre sens devant derrière, les mains restant à l'intérieur des manches, qui devront être tamponnées pour former une forte épaisseur entre la peau et le contact à faire. Si l'on a une blouse, on se l'enroulera autour de la main droite, et, autour de la main gauche, on enroulera un mouchoir, un gilet, etc.

(*c*) Gants en laine compacte, du genre *moufles*; au besoin plusieurs paires de gants.

(*d*) *Renseignements sur la valeur isolante des étoffes et des vêtements :*

Étoffes. — Les étoffes à employer doivent être bien sèches; les plus convenables sont celles en laine; la flanelle et les couvertures en laine sont particulièrement convenables.

Les étoffes en fil et en coton sont moins convenables, surtout en raison de leur faible

Puis il ouvrira de force la ou es mains de la victime, en écartant les doigts les uns après les autres.

Pendant cette opération :

1° Avoir soin que le fil ne revienne pas toucher le visage ou d'autres parties nues du corps de la victime;

2° Toucher autant que possible la victime par des parties qui ne soient pas en état de moiteur, telles que les aisselles, les pieds, etc.

B. La victime est suspendue.

Prévoir sa chute et prendre à cet effet les précautions convenables.

A l'aide d'une échelle ou de tout autre moyen, on tâchera de s'élever jusqu'à la victime et de la délivrer en coupant le fil.

Le seul instrument convenable dans ce cas pour couper un fil est une cisaille; mais, comme le manche est généralement métallique, il faudra, avant d'employer cet outil, ou bien se couvrir les deux mains, comme il est expliqué à l'article 3, ou bien entourer le manche de l'instrument d'une épaisseur suffisante d'étoffes sèches (note *d*).

Quand on aura atteint la victime, on la suspendra par des cordes ou on l'accrochera par ses vêtements et on la descendra, en évitant qu'elle soit mise de nouveau en contact avec les fils.

Si on ne dispose d'aucun moyen pour arriver à la victime, ou si, disposant d'une échelle, on ne possède pas un instrument convenable pour couper le fil et opérer comme il vient d'être expliqué, on devra *prévenir l'usine le plus vite possible.*

AVIS IMPORTANTS.

Art. 4. — Dans aucun cas, le sauveteur ne doit toucher un fil sans s'être recouvert les deux mains, soit de gants épais (note *c*), soit d'étoffes sèches d'une épaisseur suffisante (notes *b* et *d*).

Si des rails sont placés sur la voie publique, il doit éviter de les toucher même avec ses chaussures.

Même les deux mains étant recouvertes conformément aux prescriptions, le sauveteur *ne doit, dans aucun cas, toucher simultanément deux fils différents et il doit s'abstenir de toute manœuvre qui mettrait la victime en contact avec des fils différents.*

Les personnes étrangères au service, à moins d'être très exercées au maniement des fils et appareils électriques et d'en connaître parfaitement toutes les

---

épaisseur; avec une épaisseur minimum de 5 millimètres on a toute garantie, même avec les étoffes les moins convenables.

Vêtements. — Par analogie avec ce qui vient d'être dit, il faut prendre les draps en laine compacte de préférence et, dans le cas d'emploi de blouses en coton ou en toile, s'arranger pour avoir largement l'épaisseur minimum indiquée.

causes de danger, ne doivent, en aucun cas, *chercher à établir un court-circuit.*

Cette opération ne peut être faite utilement et sans danger que par des personnes compétentes.

En se conformant exactement aux précautions indiquées ci-dessus, le sauveteur ne court aucun risque, quand bien même il ressentirait accidentellement quelques secousses.

(N° 301)

[4 septembre 1895]

Frais de tournées des ingénieurs des ponts et chaussées.

Monsieur le préfet, aux termes de l'article 8 de l'ordonnance du 5 février 1848, « les frais fixes alloués aux ingénieurs de tout grade doivent couvrir les dépenses relatives au loyer, à l'entretien, au chauffage, à l'éclairage et à toutes les fournitures du bureau de chaque ingénieur, ainsi qu'aux frais de tournées ».

Ces dispositions ont été reproduites dans l'article 6, § 3, du décret du 13 octobre 1851 qui a complété l'énumération par la mention de « toutes les autres dépenses occasionnées par le service ».

Depuis cette époque, l'Administration a été amenée à prendre à sa charge une partie des dépenses auxquelles devaient faire face les frais fixes.

Elle a d'abord décidé le 11 mars 1879 que les frais de tournées seraient remboursés aux ingénieurs des services de grands travaux, puis, à la date du 30 janvier 1880, elle a étendu ce remboursement à tous les services payés sur les fonds du Trésor.

La circulaire ministérielle du 16 avril 1881, qui a déterminé le mode de règlement des frais de tournées des ingénieurs, a fait savoir dans son paragraphe J, que les dépenses devaient être imputées « sur les fonds affectés aux services pour lesquels les tournées ont été faites ».

Il résulte de ces instructions que les seules tournées, dont le remboursement soit possible, sont celles dont les frais peuvent être imputés sur les chapitres des dépenses auxquels ces tournées se rattachent.

Or, il arrive que les ingénieurs sont obligés d'effectuer des tournées qui ne concernent aucun des services dotés sur le budget

du ministère des travaux publics. Telles sont, par exemple, les tournées nécessitées par l'examen d'un projet de distribution d'eau ou bien par une conférence mixte dans laquelle l'ingénieur représente une commune. Dans ce cas, la dépense ne peut être imputée sur aucun chapitre du budget, et elle n'est pas dès lors susceptible d'être remboursée. Elle appartient à la catégorie des dépenses qui sont à la charge des ingénieurs et en vue desquelles des frais fixes leur sont alloués.

Il ressort de ces observations que le remboursement des frais de tournées n'est pas assuré pour tous les déplacements des ingénieurs. Ce remboursement est nécessairement limité aux tournées dont les frais peuvent être imputés sur les chapitres des dépenses auxquelles ces tournées se rattachent.

J'adresse à MM. les ingénieurs une ampliation de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
DUPUY-DUTEMPS.

(N° 302)

[21 septembre 1895]

Conditions d'admissibilité aux emplois de contrôleur comptable et de contrôleur du travail.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous transmettre ampliation de deux arrêtés relatifs aux conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur comptable et à celui de contrôleur du travail.

Je vous informe en même temps que des concours pour la nomination à ces deux natures d'emplois auront lieu au ministère des travaux publics le 16 décembre 1895. Les demandes d'admission devront être adressées à l'administration supérieure avant le 16 octobre 1895.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Directeur du personnel et de la comptabilité,
ERNEST HENRY.

Arrêté relatif aux conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur comptable.

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 30 mai 1895 portant réorganisation du service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, et spécialement les dispositions des articles 13 et 18 ainsi conçues :

Art. 13. — « Les contrôleurs comptables sont recrutés, à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtés par le Ministre des travaux publics, parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines et parmi les agents des compagnies de chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis sept années au moins.

« Les candidats ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le Ministre, qui examine leurs états de services et leurs antécédents. »

Art. 18. — « ... Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins. »

Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité.

Arrêté :

Art. 1er. — Le concours pour l'admissibilité dans le corps des contrôleurs comptables ont lieu aux époques fixées par le Ministre des travaux publics. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître la date du concours.

Art. 2. — Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au Ministre des travaux publics deux mois avant l'époque fixée pour l'ouverture du concours.

Les demandes des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines devront parvenir au Ministère des travaux publics par la voie hiérarchique, accompagnées de l'avis des chefs de service sur l'aptitude des candidats à remplir les fonctions qu'ils sollicitent, ainsi que d'un résumé de leurs états de service et des notes signalétiques obtenues par eux lors de la dernière inspection générale.

Les demandes des agents des compagnies de chemins de fer devront faire connaître les nom, prénoms, domicile et adresse du candidat.

Chaque demande devra être accompagnée des pièces suivantes :

1° L'acte de naissance du candidat, et, s'il y a lieu, un certificat authentique établissant qu'il possède la qualité de Français;

2° Un extrait du casier judiciaire;

3° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de la résidence du candidat;

4° Un certificat dûment légalisé d'un médecin agréé par le préfet du département où réside le candidat, attestant qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre au service actif;

5° Un acte constatant qu'il a satisfait à la loi de recrutement;

6° Une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré, avec les diplômes ou certificats qu'il a obtenus (des copies authentiques de ces pièces devront être jointes au dossier);

7° Un certificat du directeur de la compagnie à laquelle appartient le candidat, établissant que ce candidat est employé depuis sept ans au moins dans un service de comptabilité de cette compagnie.

Art. 3. — Les demandes sont instruites par une Commission d'examen nommée par le Ministre et siégeant à Paris au Ministère des travaux publics. Cette Commission comprend : un inspecteur général directeur de contrôle, président; deux chefs de service de contrôle; un inspecteur des finances et un ingénieur ordinaire attaché à un contrôle, secrétaire.

La Commission adresse au Ministre un rapport résumant l'instruction des demandes : le Ministre des travaux publics, sur le vu de ce rapport et après examen des états de service et des antécédents des candidats, arrête la liste de ceux qui sont admis à concourir et fait connaître aux candidats, par lettres individuelles, s'ils sont autorisés ou non à prendre part au concours.

Les candidats n'ayant pas de services publics antérieurs comptant pour la retraite ne peuvent être admis à concourir s'ils ont plus de trente-quatre ans révolus.

Les candidats ayant des droits acquis à une pension de retraite dans une administration de chemins de fer ne sont pas soumis à cette limite d'âge.

Art. 4. — Les candidats autorisés à concourir sont convoqués à Paris devant la Commission instituée par l'article 3, qui procède à leur examen.

Les épreuves consistent en compositions écrites et examens

oraux qui portent sur les connaissances énumérées dans le programme ci-après, et dont la valeur relative est fixée par les coefficients inscrits en regard.

Compositions écrites.

I. — Rédaction d'un rapport sur affaires de service.

	Coefficients.
Cette rédaction s'appliquera à des questions portant sur les différentes parties du programme.	
Écriture et orthographe	1
Rédaction	2

II. — Arithmétique et Comptabilité.

Numération décimale. Addition. Soustraction. Multiplication. Division. Preuves de ces opérations. Nombres décimaux. Fractions. Système légal des poids et mesures. Proportions. Questions d'intérêt simple et composé, d'escompte et de société. Tenue des livres. Comptabilité commerciale	3

Examens oraux.

III. — Législation des chemins de fer.

	Coefficients.
Modèle de cahier des charges d'une concession de chemins de fer. Organisation actuelle du contrôle de l'État. Attributions des différents fonctionnaires du contrôle.	
Notions sur la comptabilité publique. Conventions intervenues entre l'État et les compagnies de chemins de fer. Garanties d'intérêt. Organisation générale de la vérification des comptes.	
Chemins de fer d'intérêt local. Embranchements particuliers.	
Impôts sur le transport et sur les pièces concernant le transport	3

IV. — Notions d'exploitation des chemins de fer.

Voie. Ensemble de la voie de fer. Ballast. Traverses. Rails. Changements de voie. Plaques tournantes. Passages à niveau. Bifurcations. Gares, stations et haltes.

Coefficients.

Matériel moteur et roulant. Locomotives. Tenders. Voitures à voyageurs. Wagons à marchandises. Essieux. Roues. Châssis. Tampons. Freins.

Exploitation technique. Signaux fixes, détonants, à la main. Notions sommaires sur la composition et la circulation des trains 2

V. — Notions d'exploitation commerciale.

Homologation des tarifs. Principe de l'égalité dans la perception des taxes. Traités particuliers. Classification des tarifs. Taxes et détaxes.

Frais accessoires. Billets d'aller et de retour. Transport des militaires et marins. Transport du matériel militaire et naval, des poudres et matières dangereuses. Factage. Camionnage. 2

Art. 5. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chaque épreuve du programme ci-dessus une note exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont respectivement les significations ci-après :

0,	néant.
1, 2,	très mal.
3, 4, 5,	mal
6, 7, 8,	médiocrement.
9, 10, 11,	passablement.
12, 13, 14,	assez bien.
15, 16, 17,	bien.
18, 19,	très bien.
20,	parfaitement.

Chacune de ces notes est multipliée par le coefficient exprimant la valeur relative de l'épreuve à laquelle elle se rapporte. La somme de ces produits forme le total des points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Art 6. — Les candidats ne peuvent avoir à leur disposition, pendant la durée des épreuves, ni livres ni brochure ni notes.

Art. 7. — Les compositions écrites se font sous la surveillance de l'un des membres de la Commission d'examen, qui les recueille et les adresse avec le procès-verbal de la séance au président de la Commission. Celle ci procède d'urgence à la correction et à l'examen en commun des épreuves écrites.

Les épreuves orales ont lieu, sous la direction du président, devant la Commission tout entière. Les candidats, autorisés à prendre part au concours peuvent y assister.

Art. 8. — Le classement d'ensemble des candidats est arrêté par la Commission et transmis par son président au Ministre des travaux publics avec un rapport sur les opérations de la Commission, auquel sont jointes les compositions écrites des candidats. Ce rapport fait connaître la liste des candidats que la Commission propose d'admettre à l'emploi de contrôleur comptable.

Cette liste d'admissibilité est dressée par ordre de mérite, d'après les résultats des examens, mais nul ne peut y être porté s'il n'a pas obtenu :

1° Au moins la note 7 pour chacune des épreuves;

2° Au moins le nombre 156 pour la somme totale des points calculée comme il est dit à l'article 5.

Art. 9. — L'admissibilité des candidats à l'emploi de contrôleur comptable est prononcée p r le Ministre des travaux publics, d'après la liste arrêtée par la Commission d'examen.

Le Ministre choisit sur cette liste pour chaque emploi vacant, et jusqu'à ce que la liste soit épuisée, le candidat qui lui paraît le plus apte à remplir cet emploi en raison des nécessités du service, et eu égard aux conditions prescrites par le second paragraphe de l'article 18 du décret du 30 mai 1895.

Paris, le 21 septembre 1895.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

Article 14 du décret du 30 mai. (Extrait.)

Les contrôleurs comptables sont divisés en trois classes.

Ils débutent par la troisième et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de services dans la classe inférieure.

Ils sont nommés et promus par le Ministre.

Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

Leurs traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

1re classe.	4 000 francs.
2e classe.	3 500 —
3e classe.	3.000 —

Par exception, les contrôleurs comptables recrutés parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines débutent dans la classe qui leur assure un traitement au moins égal à celui dont ils jouissaient antérieurement.

Arrêté relatif aux conditions d'admissibilité à l'emploi de contrôleur du travail.

Le ministre des travaux publics,

Vu le décret du 30 mai 1895 portant réorganisation du service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, et spécialement les dispositions des articles 15 et 18 ainsi conçues :

Art. 15. — « Les contrôleurs du travail sont recrutés, à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtés par le ministre des travaux publics, parmi les chefs de dépôt, sous-chef de dépôts et mécaniciens conducteurs de trains d'un réseau de chemin de fer, ayant exercé ces fonctions pendant quinze ans au moins et ayant des droits acquis à une pension de retraite d'une administration de chemins de fer.

« Les candidats ne sont admis à concourir qu'après avoir été agréés par le ministre, qui examine leurs états de services et leurs antécédents. »

Art. 18. — « .... Aucun fonctionnaire ou agent ne peut être attaché au service du contrôle d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins. »

Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité,

Arrête :

Art. 1er. — Les concours pour l'admissibilité dans le corps des contrôleurs du travail ont lieu aux époques fixées par le ministre des travaux publics. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître la date du concours.

Art. 2. — Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au ministre des travaux publics deux mois au moins avant l'époque fixée pour l'ouverture du concours.

Chaque demande fera connaître les nom, prénoms, domicile et adresse du candidat.

Elle devra être accompagnée des pièces suivantes :

1° L'acte de naissance du candidat et, s'il y a lieu, un certificat authentique établissant qu'il possède la qualité de Français;

2° Un extrait du casier judiciaire;

3° Un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de la résidence du candidat;

4° Un certificat, dûment légalisé, d'un médecin agréé par le préfet du département où réside le candidat, attestant qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre au service actif;

5° Un acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement;

6° Une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré avec les diplômes ou certificats qu'il a obtenus (les copies authentiques de ces pièces devront être jointes au dossier).

7° Un certificat du directeur de la compagnie à laquelle a appartenu ou appartient le candidat, établissant que ce candidat jouit d'une pension de retraite, ou qu'il remplit les conditions exigées pour être admis à la liquidation d'une pension de retraite.

Art. 3. — Les demandes sont instruites par une Commission d'examen nommée par le ministre et siégeant à Paris au ministère des travaux publics. Cette commission comprend : un inspecteur général directeur du contrôle, président; un ingénieur en chef chargé d'un service de contrôle d'exploitation technique et un ingénieur ordinaire attaché à un contrôle d'exploitation technique, secrétaire.

La Commission adresse au ministre un rapport résumant l'instruction des demandes. Le ministre des travaux publics, sur le vu de ce rapport et après examen des états de service et des antécédents des candidats, arrête la liste de ceux qui sont admis à concourir, et fait connaître aux candidats, par lettres individuelles, s'ils sont autorisés ou non à prendre part au concours.

Art. 4. — Les candidats autorisés à concourir sont convoqués à Paris devant la Commission instituée par l'article 3, qui procède à leur examen.

Les épreuves consistent en compositions écrites et examens oraux qui portent sur les connaissances énumérées dans le programme ci-après, et dont la valeur est fixée par les coefficients en regard.

Compositions écrites.

		Coefficients.
I. DICTÉE.	Orthographe	1
	Écriture	

II. EXERCICES simples sur les quatre règles de l'arithmétique, les nombres décimaux, les proportions et le système métrique 1

III. RÉDACTION d'un rapport sur une affaire de service (cette rédaction s'appliquera à des questions portant sur les différentes parties du programme) 2

Examens oraux.

I. NOTIONS SUR LE MATÉRIEL DES CHEMINS DE FER.

Notions sommaires sur les principales parties de la voie (ballast, traverses, rails, changement de voie, plaques tournantes, passages à niveau, bifurcations).

Notions sur le matériel moteur et roulant; fonctionnement des différentes pièces de la locomotive et du tender, des appareils de sûreté de la chaudière; organes et manœuvres des divers freins en usage sur le réseau auquel a appartenu le candidat; devoir du mécanicien en cas d'avaries en cours de route. Notions sommaires sur les principales pièces des voitures à voyageurs et à marchandises (essieux, roues, châssis, ressorts de suspension, boîtes à graisse, tampons, freins) 2

II. NOTIONS SUR L'EXPLOITATION.

Principales dispositions réglementaires des titres I, II, III et IV de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, du code des signaux et des prescriptions administratives sur le travail des agents de chemins de fer.

Règlement des signaux, règlement des mécaniciens, règlement des conducteurs de trains, règlements sur la circulation des trains (ainsi que les instructions et les ordres de service qui s'y rapportent ou en tiennent lieu) en vigueur sur le réseau auquel a appartenu le candidat. 3

Art. 5. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chaque épreuve du programme ci-dessus une note exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont respectivement les significations ci-après :

0,	néant.
1, 2,	très mal.
3, 4, 5,	mal.
6, 7, 8,	médiocrement.
9, 10, 11,	passablement.
12, 13, 14,	assez bien.
15, 15, 17,	bien.
18, 19,	très bien.
20,	parfaitement.

Chacune de ces notes est multipliée par le coefficient exprimant la valeur relative de l'épreuve à laquelle elle se rapporte. La somme de ces produits forme le total des points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Art. 6. — Les candidats ne peuvent avoir à leur disposition, pendant la durée des épreuves, ni livres ni brochures ni notes.

Art. 7. — Les compositions écrites se font sous la surveillance de l'un des membres de la Commission d'examen qui les recueille et les adresse avec le procès-verbal de la séance au président de la Commission. Celle-ci procède d'urgence à la correction et à l'examen en commun des épreuves écrites.

Les épreuves orales ont lieu sous la direction du président devant la Commission tout entière. Les candidats autorisés à prendre part au concours peuvent y assister.

Art. 8. — Le classement d'ensemble des candidats est arrêté par la Commission et transmis par son président au Ministre des travaux publics, avec un rapport sur les opérations de la Commission auquel sont jointes les compositions écrites des candidats. Ce rapport fait connaître la liste des candidats que la Commission propose d'admettre à l'emploi de contrôleur du travail.

Cette liste d'admissibilité est dressée par ordre de mérite, d'après les résultats des examens, mais nul ne peut y être porté s'il n'a obtenu :

1° Au moins la note 7 pour chacune des épreuves ;

2° Au moins le nombre 120 pour somme totale des points, calculée comme il est dit à l'article 5.

Art. 9. — L'admissibilité des candidats à l'emploi de contrô-

leur du travail est prononcée par le Ministre des travaux publics, d'après la liste arrêtée par la Commission d'examen.

Le Ministre choisit sur cette liste, pour chaque emploi vacant, et jusqu'à ce que la liste soit épuisée, le candidat qui lui paraît le plus apte à remplir cet emploi en raison des nécessités du service et eu égard aux conditions prescrites par le second paragraphe de l'article 18 du décret du 30 mai 1895.

Paris, le 21 septembre 1895.

Le Ministre des travaux publics,
DUPUY-DUTEMPS.

Article 15 du décret du 30 mai 1895. (Extrait.)

Les contrôleurs du travail sont divisés en trois classes et reçoivent des traitements fixés ainsi qu'il suit :

1re classe	3.600 francs
2e classe	3.200 —
3e classe	3.000 —

Ils ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années de service dans la classe inférieure.

Ils sont nommés et promus par le Ministre.

Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans révolus.

PERSONNEL

(N° 303)

Août 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° Congé.

Décision du 16 août 1895. — M. **Denys** (Roger), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département des Vosges, du service du canal de l'Est (branche Sud) et d'un service de chemins de fer, est mis en congé avec traitement entier, pour raisons de santé.

2° Congés renouvelables.

Arrêté du 1er août 1895. — M. **Agnellet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef des études, du matériel des voies et des bâtiments, à la résidence de Paris.

Arrêté du 9 août. — M. **Lyon** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Meaux, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Nancy.

Arrêté du 19 août. — **M. Poulet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable pour occuper les fonctions de Directeur des compagnies françaises des chemins de fer argentins et de la province Santa-Fé, est autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, en qualité de Directeur.

M. Poulet reste placé dans la situation de congé renouvelable.

3° Décisions diverses.

Arrêté du 26 juillet 1895. — Le contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Beaucaire (voies parallèles au canal du Rhône à Cette et voie de communication de 65 mètres de longueur reliant la voie principale du quai du canal aux voies de la gare des marchandises de Beaucaire) est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du service du canal du Rhône à Cette.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'Inspecteur particulier de la 5e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Nîmes, du 1er arrondissement du service du canal du Rhône à Cette.

Le Conducteur des Ponts et Chaussées, chargé dans le même service de la subdivision de Beaucaire.

Surveillance commerciale et Police.

Les Commissaires de surveillance administrative des chemins de fer en résidence à Nîmes.

Arrêté du 5 août. — Le Contrôle de la construction et de

l'exploitation des tramways du département de la Seine est organisé comme il suit :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef du département de la Seine.

Études, projets et concessions. — Construction et surveillance de la voie.

1er Arrondissement.

Lignes de la Compagnie générale des omnibus. . . . . Lignes de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine . Ligne de Paris à Saint-Germain.	L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées chargé, dans le département de la Seine, du service de l'arrondissement du Nord-Ouest.

2e Arrondissement.

Tramway funiculaire de Belleville. . . . . Ligne de Romainville à la place de la République. . . . . Tramways Nogentais . . . . Tramway du Pré-Saint-Gervais. . . . . . Tramway de Pantin.	L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées chargé, dans le département de la Seine, du service de l'arrondissement du Nord-Est.

3e Arrondissement.

Lignes de la Compagnie générale parisienne de tramways. . . . . Tramway d'Arpajon. . . . . Tramways de Saint-Maur.	L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées chargé, dans le département de la Seine, du serv. de l'arrondissem. de l'Est.

Exploitation technique et commerciale. — Matériel et traction. — Affaires diverses.

(Tout le réseau.)

Un Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ou des Mines, en résidence à Paris.

L'application des prescriptions du décret du 30 avril 1880, portant règlement d'administration publique sur l'emploi de la vapeur dans les appareils fonctionnant à terre, restera confiée aux ingénieurs ordinaires du service de surveillance des appareils à vapeur du département de la Seine, sous la direction de l'Ingénieur en Chef du contrôle.

Chacun des Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, attachés au service des études, de la construction et de la sur-

veillance de la voie, a sous ses ordres un Conducteur des Ponts et Chaussées.

L'Ingénieur ordinaire du contrôle de l'exploitation a sous ses ordres quatre Inspecteurs des tramways, un Contrôleur des Mines et un Commis des Ponts et Chaussées.

Conformément à l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, les Conducteurs des Ponts et Chaussées, les Contrôleurs des Mines et les Inspcteurs des tramways sont assermentés.

Le personnel du service du contrôle des tramways du département de la Seine est constitué ainsi qu'il suit :

I. — *Service des études, de la construction et de la surveillance de la voie.*

1er arrondissement.	MM. **Colmet-Daage**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. **Jaulin**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
2e arrondissement.	**Dardenne**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. **Zryd**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
3e arrondissement.	**Pérard**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. **Launay**, Conducteur des Ponts et Chaussées.

II. — *Service du contrôle de l'Exploitation.*

MM. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.
Voisin, **Eigenschenck**, **Celliez**, Inspecteurs des tramways.
Pinaud, Inspecteur départemental des tramways.
N..., Contrôleur des Mines.
N..., Commis des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 5 août. — Le service du contrôle de la ligne d'Haubourdin à Saint-André (réseau du Nord) est rattaché, savoir :

I. — *Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Lille.

II. — *Pour le contrôle de l'exploitation et de la traction :*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Lille.

III. — *Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :*

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. — *Pour la surveillance administrative :*

Au Commissariat de Lille.

Arrêté du 9 août. — M. **Mallez**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Holtz**, relevé de ses fonctions sur sa demande.

Idem. — M. **Lax**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Boulé**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Quinette de Rochemont**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues.

Idem. — M. **Fournié**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 9e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues.

Idem. — M. **Forestier** (Georges), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des routes nationales, en remplacement de M. **Durand-Claye**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Monmerqué**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Secrétaire de la section des routes au Conseil Général des Ponts et Chaussées, Membre de droit de la Commission des routes nationales, remplira les fonctions de Secrétaire de cette Commission, en remplacement de M. **Durand-Claye**.

Idem. — M. **Biraben**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Pau, au service des chemins de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et d'Oloron à Bedous et à la frontière, est attaché, en outre, au service des chemins de fer de raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port avec les quais des allées marines, à Bayonne. (M. **Belleville**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bayonne.)

Arrêté du 9 août. — M. **Sigault,** Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Meaux, en remplacement de M. **Lyon,** mis en congé renouvelable.

Idem. — M. **Matet** (Charles), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence d'Oloron, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service hydrométrique du bassin de l'Adour, — 4e section, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Villefranche (Aveyron) et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin du Tarn, en remplacement de M. **Lavabre**, décédé.

M. **Matet** continuera à remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Ferrus** (Pierre), Conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin de l'Adour, — 4e section, en remplacement de M. **Matet**.

M. **Ferrus** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 12 août. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Troyes à Saint-Julien et des raccordements de Troyes-Preize et Saint Julien (réseau de l'Est) est rattaché, savoir :

I. — *Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Troyes).

II. — *Pour le contrôle de l'exploitation et de la traction :*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Vesoul).

III. — *Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :*

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier (Paris).

IV. — *Pour la surveillance administrative :*

Au Commissariat de Troyes.

Arrêté du 16 août. — M. **Du Boys** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Denys**, mis en congé, savoir :

1° Service ordinaire du département des Vosges;
2° Service du canal de l'Est, — Branche Sud;
3° Service du contrôle des études et travaux des chemins de fer de Contrexéville à Chatenois, Jussey à Gray et Gerbéviller à Bruyères.

Arrêté du 16 août. — M. **Equer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Paris, au service du contrôle central des chemins de fer de l'Est et du Midi, est attaché, en outre, au service spécial du contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris — (Contrôle des études et travaux de la voie, — 1er arrondissement), en remplacement de M. **Alby**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, qui reste exclusivement attaché au service de la 2e section de la navigation de la Seine et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet**.

Idem. — L'Ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, est chargé, en outre, du 3e arrondissement (ligne de Bourges à Cosne) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, en remplacement de M. **Guillot**, appelé à un autre service.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 12 juillet 1895. — M. **Morlon** (André), Conducteur principal en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

30 *juillet* 1895. — M. **Noguier** (Hyppolite), Commis, Concours de 1882, n° 193, Savoie, service ordinaire.

Idem. — M. **Saurel** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 111, Drôme, service ordinaire.

16 *août.* — M. **Beaugendre** (Henri), Commis, Concours de 1894, n° 16, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

16 *août* 1895. — M. **Portat** (Philippe), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Provins.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 *juillet* 1895. — M. **Martin** (Auguste), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à continuer à s'occuper de travaux d'irrigation et d'assainissement de la Nièvre et dans les départements voisins, à la résidence de Nevers.

16 *août.* — M. **Barthez** (Étienne), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, comme Conducteur de travaux du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse.

Idem. — M. **Labos** (Mariusse), est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions de Trésorier de la Caisse d'épargne de Pont-Audemer.

19 *août.* — M. **Malaval** (Basile), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction

du chemin de fer de Linarès à Almeria, à la résidence de Guadix (Espagne).

5° DISPONIBILITÉ.

9 *août* 1895. — M. **Mauries** (Casimir), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Tarn, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

12 *août*. — M. **George** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est mis en disponibilité pendant un an, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

16 *août*. — M. **Bautes** (Jean), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Bréard** (Désiré), Conducteur de 3e classe, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.	1er juill. 1895
M. **Goujon** (Louis), Conducteur de 2e classe, Loiret, service ordinaire.	23 juill. 1895
M. **Hanoy** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, Sarthe, service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain.	26 juill. 1895
M. **Letellier** (Octave), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.	27 juill. 1895
M. **Blayac** (Jean), Conducteur de 1re classe, Aveyron, service ordinaire.	5 août 1895

7° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juillet* 1895. — M. **Riety** (Marius), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

7 *août*. — M. **Bourdeille** (Jean), Conducteur de 4e classe, atta-

ché au service ordinaire du département de la Charente et au service des études et travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray et de Saint-Jean-d'Angely à Cognac, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

9 *août.* — M. **Sabonadier** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du département du Tarn.

16 *août.* — M. **Lignon** (Léonce), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service du syndicat du canal de submersion de Cuxac-Lespignan, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Dollet** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime — 1re section — du département de la Seine-Inférieure, est attaché, en outre, au service du contrôle des voies ferrées des quais du port du Havre.

Idem. — M. **Danais** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime — 1re section — et au service du contrôle des voies ferrées des quais du port du Havre, cesse d'être attaché à ce dernier service.

19 *août.* — M. **Norguin** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 304)

[25 juin 1895]

Loi concernant l'établissement des conducteurs d'énergie électrique autres que les conducteurs télégraphiques et téléphoniques.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — En dehors des voies publiques, les conducteurs électriques qui ne sont pas destinés à la transmission des signaux et de la parole et auxquels le décret-loi du 27 décembre 1851 n'est pas dès lors applicable pourront être établis sans autorisation ni déclaration.

Art. 2. — Les conducteurs aériens ne pourront être établis dans une zone de dix mètres en projection horizontale de chaque côté d'une ligne télégraphique ou téléphonique, sans entente préalable avec l'administration des postes et des télégraphes.

En conséquence, tout établissement de conducteurs dans les conditions du paragraphe précédent devra faire l'objet d'une déclaration préalable adressée au préfet du département et au préfet de police dans le ressort de sa juridiction. Cette déclaration sera enregistrée à sa date et il en sera donné récépissé. Elle sera communiquée sans délai au chef du service local des postes et télégraphes et transmise par les soins de ce dernier à l'administration centrale.

Le département des postes et des télégraphes devra notifier, dans un délai de trois mois à partir de la déclaration, l'acceptation du projet présenté ou les modifications qu'il réclame dans l'établissement des conducteurs aériens.

En cas de non-entente, les conducteurs aériens seront établis

conformément à la décision du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes et après avis du comité d'électricité visé par l'article 6 ci-dessous.

En cas d'urgence et en particulier dans le cas d'installation temporaire, le délai de trois mois prévu au troisième paragraphe du présent article pourra être abrégé.

Art. 3. — Le ministre, après avis du comité d'électricité, détermine les modifications à apporter, pour garantir les lignes, aux conducteurs existant actuellement dans la zone ci-dessus, et cela sous réserve des droits qui pourraient être acquis. Le département des postes et des télégraphes avisera, dans un délai de six mois au plus à partir de la promulgation de la présente loi, les exploitants dont les conducteurs devraient être modifiés. Ceux qui font usage de ces conducteurs sont tenus de se conformer aux prescriptions ministérielles dans un délai maximum d'un an à partir d'une mise en demeure adressée par le département des postes et des télégraphes.

Art. 4. — Aucun conducteur ne peut être établi au-dessus ou au-dessous des voies publiques sans une autorisation donnée par le préfet, sur l'avis technique des ingénieurs des postes et des télégraphes, et conformément aux instructions du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Art. 5. — Les dispositions ci-dessus ne concernent pas les installations de conducteurs d'énergie électrique faite pour les besoins de leur exploitation par les administrations de l'État ou par les entreprises de services publics soumises au contrôle de l'administration.

Les projets de ces installations électriques ainsi que toutes les modifications qui y sont apportées devront, sauf lorsqu'ils concerneront les chemins de fer et les voies navigables, être soumis à l'approbation du ministre des postes et des télégraphes, après examen en conférence par les services intéressés.

Art. 6. — Il sera formé près le ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, un comité d'électricité permanent, composé, pour une moitié, de représentants professionnels des grandes industries électriques de France ou des industries faisant usage des applications de l'électricité.

Les membres de ce comité et son président seront nommés par le ministre. Le président sera choisi en dehors des membres du comité.

Le comité d'électricité donnera son avis sur les règles générales applicables dans les cas visés aux articles 4 et 5 ci-dessus

et sur toutes les questions qui lui seront soumises par le ministre.

Art. 7. — Toute installation électrique devra être exploitée et entretenue de manière à n'apporter, par induction, dérivation ou autrement, aucun trouble dans les transmissions télégraphiques ou téléphoniques par les lignes préexistantes.

Lorsque l'installation exigera, dans ce but, le déplacement ou la modification des lignes télégraphiques ou téléphoniques préexistantes, le comité d'électricité sera consulté conformément aux articles 2, 3 et 6 ci-dessus. Les frais nécessités par ces déplacements ou modifications seront à la charge de l'exploitant.

Art. 8. — Quiconque aura contrevenu aux dispositions de la présente loi ou des règlements d'exécution sera, après une mise en demeure non suivie d'effet, puni des pénalités portées à l'article 2 du décret-loi du 27 décembre 1851.

Les contraventions seront constatées, poursuivies et réprimées dans les formes déterminées par le titre V dudit décret.

Art. 9. — Le décret du 15 mai 1888 est abrogé.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS

(N° 305)

[22 février 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ :

Projet de construction d'un trottoir devant les tribunes de l'hippodrome de Sidi-bel-Abbès, présenté, le 4 septembre 1894, avec un détail estimatif montant à 840 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts;

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Senia à Aïn-Temouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 306)

[23 février 1895]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux de canalisation nécessaires, sur le territoire des communes de Clichy, de Saint-Ouen, de l'Ile-Saint-Denis et de Gennevilliers, pour l'adduc-

tion des eaux d'égout destinées à l'irrigation des terrains de la plaine de Gennevilliers et pour le drainage des eaux épurées de la nappe souterraine.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique, conformément au plan dressé par les ingénieurs du service municipal de la ville de Paris et soumis à l'enquête, les travaux de canalisation nécessaires, sur les communes de Clichy, Saint-Ouen, Ile-Saint-Denis et Gennevilliers :

1° Pour l'adduction, par conduites souterraines, des eaux d'égout destinées à l'irrigation des terrains de la plaine de Gennevilliers;

2° Pour le drainage jusqu'à la Seine des eaux épurées de la nappe souterraine.

Art. 2. — Les eaux d'égout ne seront livrées aux propriétaires qui en feront la demande que sous la condition :

1° Qu'ils justifieront, s'il y a lieu, du droit de passage sur les fonds intermédiaires;

2° Que ce droit de passage s'exercera par conduites souterraines;

3° Que les eaux seront utilisées exclusivement pour la culture, sous forme de mare stagnante, et sous la surveillance des agents de la ville.

Art. 3. — Il ne pourra être répandu sur le sol qu'un maximum de 40.000 mètres cubes d'eau d'égout par hectare et par an.

Art. 4. — Il ne pourra être fait usage des eaux d'égout pour irriguer les terrains compris dans un périmètre formé par la Seine, le vieux chemin de Saint-Denis, le boulevard d'Asnières (chemin vicinal n° 5), la rue de la Fabrique et l'achevure de la Fosse-aux-Astres.

Des décrets rendus après enquête et avis du conseil municipal pourront établir, autour des autres agglomérations de la commune, des périmètres analogues dans lesquelles l'emploi des eaux d'égout sera interdit.

Art. 5. — L'exécution des prescriptions du présent décret, la limite de saturation des terres et le degré de pureté des eaux déversées dans la Seine par les tuyaux de drainage seront con-

trôlés par une commission permanente de cinq experts nommés : l'un par le ministre des travaux publics, un autre par le ministre de l'intérieur, un troisième par le ministre de l'agriculture, un quatrième par le conseil général de la Seine et le cinquième par le comité consultatif d'hygiène de France.

Ces experts adresseront, tous les six mois, au ministre des travaux publics, un rapport sur les résultats de l'épuration des eaux d'égout dans la plaine de Gennevilliers.

D'après ces résultats, des décrets prescriront, s'il y a lieu, à la ville de Paris, les mesures nécessaires pour sauvegarder la salubrité.

Art. 6. — La ville de Paris est autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution ou à la conservation des travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

L'expropriation devra être poursuivie immédiatement et effectuée dans un délai de dix-huit mois pour les terrains déjà occupés. Elle devra être effectuée dans un délai de trois ans pour les terrains à occuper.

(N° 307)

[27 février 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie Franco-Algérienne, sur la ligne de Kralfallah à Modzbah (Algérie), conformément aux projets de construction des bâtiments définitifs des stations de Kralfallah et de Modzbah et des maisons cantonnières de Muley-Abd-el-Kader et d'El-Beïda, présentés les 31 juillet et 17 novembre 1894, avec des détails estimatifs montant ensemble à 124.520 francs, y compris 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts;

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 520.000 francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Kralfallah à Modzbah, jusqu'à concurrence des sommes

qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 308)

[7 mars 1895]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la construction de deux passerelles sur le port d'échouage et le bassin des chasses ouest du port de Calais, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet des 7-22 février 1894, dressé par les ingénieurs du service maritime du département du Pas-de-Calais, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 26 octobre 1893 et 25 octobre 1894 ;

2° La dépense, évaluée à 200.000 francs, sera inscrite au chapitre ouvert annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'établissement et l'amélioration des ports maritimes.

(N° 309)

[7 mars 1895]

Décret qui approuve la substitution, à la Compagnie générale des omnibus de Marseille et à M. A. Rénier, *de la société anonyme dite* Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, *comme rétrocessionnaire des réseaux de tramways des villes de Nîmes et de Toulon.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à la Compagnie générale des omnibus de Marseille, en faillite, et à M. *Arthur*

Rénier, de la société anonyme dite *Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard*, comme rétrocessionnaire des réseaux de tramways des villes de Nîmes et de Toulon, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par les décrets susvisés des 6 décembre 1878 et 15 janvier 1881.

M. *Arthur Rénier* demeurera solidairement responsable avec ladite société, envers la ville de Toulon, de l'accomplissement de toutes les conditions et charges de la concession du réseau de tramways de ladite ville.

Art. 2. — Il est interdit à la Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation des réseaux de tramways mentionnés à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 310)

[15 mars 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux à exécuter pour l'amélioration de la passe des Meules, sur la Seine maritime (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet pris en considération par décision ministérielle du 3 avril 1894;

2° La dépense, évaluée à 990.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des rivières.

(N° 311)

[15 mars 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour

l'installation d'une voie de débord à la gare de Mondragon (ligne de Lyon à Avignon), conformément aux dispositions du plan présenté par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 30 avril 1894;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit; ladite compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841;

3° La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 312)

[23 mars 1895]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire, par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements :

1° Pour l'augmentation du matériel roulant de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa (dix wagons tombereaux à frein à main, dix wagons tombereaux à frein à vis, cinq wagons couverts à frein à main, cinq wagons couvert à frein à vis), conformément au projet présenté le 27 mai 1893 avec un détail estimatif montant à 75.680 francs, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts;

2° Pour l'installation de bouches d'incendie dans la gare de Souk-Ahras, commune au réseau à voie large de la compagnie et à la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, conformément au projet présenté le 25 octobre 1893, avec un détail estimatif montant à 2.200 francs, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts;

3° Pour l'établissement d'une voie de garage au point kilométrique 7km,870 de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, conformément aux projets présentés les 6-16 mars et 15-20 septembre 1894, avec

des détails estimatifs rectifiés montant à 21.395 francs, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts;

4° Pour l'établissement dans la gare de Souk-Ahras, de voies spéciales de transbordement et pour la construction d'un hangar destiné à couvrir une partie de ces voies, conformément au projet présenté le 17 août 1894, avec un détail estimatif rectifié montant à 79.641 francs, dont 1.241 francs au compte d'exploitation et 78.100 francs au compte de premier établissement, y compris une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution des premier et troisième projets (augmentation du matériel roulant de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa et établissement d'une voie de garage au point kilométrique $7^{km},870$ de cette ligne), le tiers des dépenses résultant de l'exécution du second projet (installation de bouches d'incendie dans la gare commune de Souk-Ahras) et le tiers des dépenses (au compte de premier établissement) résultant de l'exécution du quatrième projet (gare commune de Souk-Ahras, établissement de voies spéciales de transbordement et construction d'un hangar), seront imputés sur le compte de 2 millions ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 313)

[27 mars 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Est et demeure classée, parmi les routes départementales de la Charente, comme annexe de la route départementale n° 4, de Larochebeaucourt à Charmant, la partie de la route nationale n° 139, dite *Côte de Larochebeaucourt*, délaissée entre le pont de la Lizonne et le hameau des Justices, au territoire de la commune d'Édon, et indiquée par une teinte jaune sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 18 juillet 1893, lequel plan restera annexé au présent décret.

(N° 314)

[28 mars 1895]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'aménagement du canal de Mardyck (Nord) en canal de navigation.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'aménagement, en canal de navigation, du canal de Mardyck, conformément aux dispositions du projet ci-dessus visé et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 312.054 francs, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics, pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

Art. 3. — L'administration des travaux publics est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires, en se conformant aux dispositions prévues par les titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841.

(N° 315)

[11 avril 1895]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 131, dans la traversée de la ville d'Agen (Lot-et-Garonne), au moyen de l'ouverture d'un boulevard entre la gare du chemin de fer et la route nationale n° 21, suivant la direction indiquée par une teinte jaune sur le plan visé par le

maire d'Agen les 3 décembre 1891 et 18 novembre 1893, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée et remise à la ville du jour où la nouvelle aura été régulièrement reçue par le service des ponts et chaussées;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par la ville d'Agen, dans toutes les délibérations du conseil municipal des 4 juin 1892 et 9 mars 1894;

3° La ville d'Agen est substituée aux droits de l'État pour la réalisation de l'opération projetée.

Elle est, en conséquence, autorisée à acquérir, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la rectification dont il s'agit.

Elle est en outre autorisée à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, en vertu des dispositions combinées de la loi du 3 mai 1841 et du décret du 26 mars 1852, les parcelles de terrain situées en dehors des limites de la nouvelle voie et désignées par une teinte rose sur le plan déjà visé annexé au présent décret;

4° La dépense à la charge de l'État, fixée à forfait à la somme de 200.000 francs, sera prélevée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales; elle sera payée à la ville d'Agen, aux époques déterminées par le ministère des travaux publics eu égard aux dispositions budgétaires;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 316)

[11 avril 1895]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont et demeurent classés, comme annexes de la route nationale n° 204, dans le département des Alpes-Maritimes, le

chemin vicinal ordinaire n° 1, de la Trinité-Victor à Laghet, et le chemin de grande communication n° 18, de Laghet à Turbie.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration et d'achèvement de ces chemins, suivant la direction générale indiquée par des traits carmin sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 4 janvier 1895, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La dépense, évaluée à 75.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si dans les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 317)

[10 mai 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est et demeure déclassée l'avenue d'accès à la gare de Vézelise (chemin de fer de Nancy à Mirecourt) figurée par une teinte rouge foncée sur le plan visé par l'ingénieur en chef le 25 janvier 1894, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de la délibération, en date du 24 septembre 1894, par laquelle la commission départementale de Meurthe-et-Moselle, déléguée à cet effet par le conseil général, a pris l'engagement de classer ladite avenue comme annexe de la route départementale n° 3, de Verdun à Épinal.

(N° 318)

[18 mai 1895]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'élargissement de la plate-forme de la tranchée comprise entre les gares de Paris et de la Chapelle, conformément aux indications des plan et profils produits par la compagnie du chemin de fer du Nord les 14 novembre 1893 et 25 février 1894, lesquels plan et profils resteront annexés au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession du chemin de fer du Nord.

(N° 319)

[7 juin 1895]

Décret qui autorise l'emploi de la traction électrique sur la ligne de tramway de Lyon (place de la Charité) à Oullins (Rhône).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisé, par dérogation à l'article 1er du décret du 17 mai 1879 et à l'article 1er du cahier des charges annexé à

ce décret, l'emploi de la traction électrique sur la ligne de tramway de Lyon (place de la Charité à Oullins).

Cette autorisation est accordée, à charge, par la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, de se conformer aux prescriptions du décret du 6 août 1881, qui sont applicables à la traction mécanique.

Est approuvée la convention passée, à cet effet, le 4 décembre 1894, entre le maire de Lyon, au nom de la ville, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon. Ladite convention restera annexée au présent décret.

MODIFICATION

à l'article 1er du cahier des charges permettant l'installation de la traction électrique sur la ligne n° 10, d'Oullins à Lyon, dudit réseau.

Entre M. le docteur *Gailleton*, maire de la ville de Lyon, agissant en vertu :

1° De la loi municipale du 5 avril 1884;

2° De la délibération du conseil municipal de la ville de Lyon, en date du 26 septembre 1893,

D'une part,

Et M. *Jules Cambefort*, président du conseil d'administration de la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, agissant au nom de ladite compagnie en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 4 octobre 1893, dont extrait est annexé aux présentes,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Sous réserve de l'approbation de l'État, le paragraphe 1er de l'article 1er du cahier des charges annexé au décret du 17 mai 1879 portant déclaration d'utilité publique d'un réseau de tramways de la ville de Lyon est remplacé par le suivant :

« La ville de Lyon est autorisée à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservi par des chevaux et à y établir un service de voyageurs et de marchandises. Toutefois, l'emploi de la traction électrique, à la place de la traction par chevaux, est autorisée sur la ligne de Lyon à Oullins.

« L'emploi de la traction électrique sera soumis aux prescriptions du décret réglementaire du 6 août 1881; par dérogation à l'article 30 dudit décret, les trains ne pourront être composés de plus de deux voitures et leur longueur totale n'excédera pas 20 mètres. »

Art. 2. — Aucune autre modification n'est apportée au cahier des charges visé à l'article 1er.

(N° 320)

[26 juin 1895]

Décret qui approuve la substitution, à MM. Oudin *et* Pierre, *de la Société anonyme dite* Société du tramway d'Épernay-Ay-Mareuil, *comme rétrocessionnaire du tramway d'Épernay à Ay et d'Ay à Mareuil-sur-Ay.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. *Oudin* et *Pierre*, de la société anonyme dite société du tramway d'Épernay à Ay et d'Ay à Mareuil-sur-Ay, dont l'établissement, dans le département de la Marne, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 9 août 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la société du tramway d'Épernay-Ay-Mareuil, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du tramway mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 321)

[6 août 1895]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration du canal de Calais, dans la traversée de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux

dispositions générales de l'avant-projet des 6 octobre-25 novembre 1892 ci-dessus visé, les travaux à exécuter pour l'amélioration du canal de Calais, dans la traversée de cette ville.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits solidairement par la chambre de commerce et par la ville de Calais, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées des 21 juillet et 30 septembre 1893, de livrer gratuitement à l'État tous les immeubles bâtis et non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux et de verser en outre, au Trésor, une subvention de 58.000 francs.

Art. 3. — La ville de Calais est autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains et immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

Art. 4. — La dépense en travaux proprement dits, déduction faite de la subvention de 58.000 francs à fournir par la chambre de commerce de Calais, soit une somme de 227.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration de canaux de navigation.

Art. 5. — Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 322)

[17 août 1895]

Décret portant approbation d'une modification du tracé du tramway de Paris à Arpajon, entre les stations d'Antony et de Wissous, et prorogeant le délai fixé pour les expropriations.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions des

plans ci-dessus visés, la modification du tracé du tramway de Paris à Arpajon, entre les stations d'Antony et de Wissous.

Les plans dont il s'agit resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le délai fixé par le décret ci-dessus visé, du 30 avril 1894, pour les expropriations est prorogé de deux ans.

Art. 3. — Par modification à l'article 2 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 13 février 1891, la partie de la ligne comprise entre les stations d'Antony et de Wissous sera établie, dans le département de la Seine, sur l'accotement de la route nationale n° 20, jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication n° 54, et en bordure dudit chemin jusqu'à la limite du département; et, dans le département de Seine-et-Oise, en bordure du chemin de grande communication n° 32.

L'article 23 du cahier des charges sera complété comme il suit :

« La distance de la station d'Antony à la station de Wissous ne sera comptée que pour 2.772^{m},70. »

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 323)

[17 août 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramway dans le département d'Ille-et-Vilaine.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de lignes de tramway, à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes de Rennes à Fougères, de Rennes à Châteaugiron, de Rennes à Plélan, avec gare centrale à Rennes et raccordement à la gare du réseau de l'Ouest, dans ladite ville.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour

l'exécution dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Ille-et-Vilaine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 25 juillet 1895, entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, au nom du département, et la compagnie française des chemins de fer à voie étroite, pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du bordereau de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, le bordereau de prix, le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 859 francs par kilomètre et à 93.600 francs pour l'ensemble du réseau.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée, du 25 juillet 1895, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Art. 5. — Dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de sa subvention, au partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 6. — Dans un délai de six mois à dater de la promulgation du présent décret, la compagnie française des chemins de fer à voie étroite devra constituer une société anonyme spéciale, qui sera substituée comme rétrocessionnaire du réseau défini par le présent décret.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Le 25 juillet 1895,

Entre les soussignés :

M. Gabriel Leroux, préfet du département d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur et du Mérite agricole, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général du 22 août 1891, du 24 août 1894 et du 22 juin 1895,

D'une part ;

Et M. Alfred Faliès, ingénieur civil, membre du conseil d'administration de la compagnie française de chemins de fer à voie étroite, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom de ladite compagnie, société anonyme au capital de 1 million de francs, dont le siège est à Paris, 60, rue de Provence, en vertu de délégations spéciales du conseil d'administration, en date des 20 janvier 1892, 30 août 1894 et 24 juillet 1895,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Ille-et-Vilaine demande à l'État la concession d'un réseau de tramways à vapeur. Il s'engage à rétrocéder à la compagnie française des chemins de fer à voie étroite, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau comprenant les lignes de :

Rennes à Fougères ;
— à Plélan ;
— à Châteaugiron.

Ces lignes devant aboutir à Rennes, à une gare centrale, laquelle sera reliée à la gare des chemins de fer de l'Ouest, en cette ville, par une voie spéciale de transbordement.

Art. 2. — La rétrocession sera faite conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé.

Le rétrocessionnaire sera, en conséquence, assujetti envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par ledit cahier des charges, qui est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 7, 11, 23 et 36 et l'addition d'un article 7 *bis* intitulé : « Établissement de la voie ferrée en déviation. »

Art. 3. — La construction des tramways dont il s'agit sera faite par la compagnie rétrocessionnaire ; elle comprendra la totalité des dépenses en travaux et fourniture d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études et la confection des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations et de toutes les dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations. Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories nécessaires à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livré gratuitement au rétrocessionnaire ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou simplement traversées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Le Matériel fixe et roulant ;

Les ateliers de réparations ;

Le mobilier et l'outillage des gares, stations, de la voie et des ateliers.

Dans le matériel roulant seront comprises — spécialement pour le transport des pommes à cidre — des caisses susceptibles d'être chargées et déchargées, sans manutention de leur contenu, sur les wagons plats tant de la compagnie rétrocessionnaire des tramways que de celle des chemins de fer de l'Ouest.

Le nombre de ces caisses sera proportionné aux exigences du trafic et au moins égal à la moitié du nombre de kilomètres en exploitation des tramways.

Art. 4. — Moyennant le remboursement par le rétrocessionnaire, au département, des frais avancés par celui-ci pour l'établissement des avant-projets dressés par les ingénieurs de l'État, ces avant-projets, y compris le plan au 1/100 des lignes seront communiqués audit rétrocessionnaire, pour faciliter les projets d'exécution qu'il aura à produire en se conformant aux dispositions du décret du 6 août 1881.

Les projets d'exécution pourront d'ailleurs comporter des modifications justifiées et agréées par l'administration aux avant-projets dressés par les ingénieurs de l'État.

Art. 5. — Le département prendra à sa charge 75 p. 100 du montant des dépenses faites par le rétrocessionnaire pour l'exécution des lignes en question, montant qui sera arrêté dans les conditions suivantes :

Les terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées, et aux prix unitaires du bordereau des prix annexé à la présente convention, sans pouvoir, quoiqu'il arrive, excéder les maxima indiqués dans les colonnes 2 et 3 du tableau ci-après, lesquels tiennent compte de toutes erreurs, omissions ou imprévisions.

Pour l'application des prix du bordereau, les longueurs des lignes seront déterminées au moyen de chaînages contradictoires et continus ayant pour extrémités les points indiqués dans la colonne 1 du même tableau. Ces chaînages seront pratiqués selon le développement de la voie unique principale, sans tenir compte des garages, évitements, voies de manœuvre ou de service, embranchements, etc.

DÉSIGNATION DES LIGNES et indication de leurs points extrêmes	DÉPENSES MAXIMA kilométriques	totales
Ligne de Rennes à Fougères.	fr.	fr.
De l'origine du raccordement à Rennes de la ligne en question avec celle ci-après, de Rennes à Châteaugiron au heurtoir du terminus à Fougères.	39 500	2.078.608,50
Ligne de Rennes à Plélan.		
De l'origine du raccordement à Rennes de la ligne en question avec celle ci-après, de Rennes à Châteaugiron au heurtoir du terminus à Plélan. . .	42.500	1.496.850,00
Ligne de transbordement.		
De l'origine du raccordement à Rennes de la ligne en question avec celle ci-après, de Rennes à Châteaugiron au heurtoir du terminus, près de la gare des marchandises de l'Ouest, à Rennes.	86 500	162.620,00
Ligne de Rennes à Châteaugiron.		
De l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare centrale à créer à Rennes, au heurtoir du terminus à Châteaugiron.	49.000	928.650,00
Gare centrale à Rennes.		
Maximum total réparti dans la dépense des diverses lignes qui précèdent . . . . . 320.000 fr.		

Le reste des dépenses, après le versement à opérer par le département des 75 p. 100 stipulés dans le premier paragraphe du présent article, sera supporté par le rétrocessionnaire à titre de fonds de garantie ; le département lui en assurera le remboursement, en fin de concession, et lui en servira l'intérêt à un taux qui sera celui de l'emprunt que ledit département contractera lui-même en vue de l'exécution du réseau de tramways dont il s'agit, sans toutefois que ce taux puisse dépasser 4 p. 100.

L'économie qui serait réalisée sur les dépenses maxima prévues dans le tableau qui précède profiterait tout à la fois au rétrocessionnaire et au département, en proportion de leurs concours respectifs dans la formation du capital de premier établissement.

En cas de déchéance, aucun remboursement ne sera dû au rétrocessionnaire pour le capital qu'il aurait engagé dans les travaux à titre de fonds de garantie.

Art. 6. — Sur la somme mise à la charge du département, d'après le premier paragraphe de l'article 5, il sera payé au rétrocessionnaire, chaque mois et au fur et à mesure de l'exécution, des acompte jusqu'à concurrence des 85 p. 100 de cette somme, et d'après les dépenses constatées par des situations d'avancement approuvées par l'administration, comprenant les travaux terminés, les travaux non terminés et les approvisionnements à pied d'œuvre.

Lorsqu'une ligne sera achevée, qu'elle aura été l'objet d'une réception défi-

nitive faite par les ingénieurs, approuvée par le préfet et suivie d'une autorisation d'exploiter, le département payera au rétrocessionnaire le solde de ce qui lui sera dû pour ladite ligne, aux termes du premier paragraphe de l'article 5, et le compte des dépenses de premier établissement de cette ligne sera clos.

Art. 7. — Chaque année, à partir de l'expiration de la deuxième année d'exploitation de chaque ligne, le rétrocessionnaire déposera à la caisse que le conseil général aura désignée 200 francs par kilomètre exploité pour former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie et du matériel roulant.

Ce fonds cessera de croître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre, mais il sera complété par le rétrocessionnaire lorsqu'il aura été entamé.

Le rétrocessionnaire sera autorisé à porter en compte, dans les dépenses d'exploitation, les sommes qu'il jugerait utile de prélever sur les recettes pour constituer le fonds de renouvellement dont il s'agit.

Tout prélèvement sur ce fonds pour les dépenses spéciales qu'il doit couvrir devra être préalablement autorisé par le préfet d'Ille-et-Vilaine.

En cas de déchéance, le fonds de renouvellement deviendrait la propriété pure et simple du département.

La partie de ce fonds qui resterait sans emploi à l'expiration de la concession sera remboursée au concessionnaire.

Art. 8. — En cas d'infraction aux dispositions du cahier des charges relatives aux délais de présentation des projets et de mise en exploitation des lignes, le rétrocessionnaire payera au département une amende de 50 francs par jour et par ligne en retard, soit quant au délai de production des projets d'exécution, soit quant au délai d'ouverture à l'exploitation.

Art. 9. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule

$$F = 1200 + \frac{2}{3}R$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées comprenant les frais généraux d'administration n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et les dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la compagnie, y compris la prime d'économie s'il y a lieu, le déficit sera supporté par la compagnie.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera versé annuellement au département, pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personne français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 11. — La validité de la présente convention est subordonnée à l'acceptation par l'État d'accorder au département, pour les lignes concédées, la garantie prévue par la loi du 11 juin 1880 et le décret du 20 mars 1882.

Le département touchera les subventions de l'État versées en exécution de la loi.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait en double à Rennes, le 25 juin 1895.

Le préfet d'Ille-et-Vilaine,
Signé : Leroux.

Le rétrocessionnaire,
Signé : Faliès.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Le réseau partira de Rennes (gare centrale à créer). Il comprendra les lignes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne de Rennes à Fougères. — Boulevards de Strasbourg et de Metz (chemin vicinal ordinaire n° 30 de la commune de Rennes), route nationale n° 177 de Caen à Redon, route nationale n° 178 de Caen aux Sables-d'Olonne, rue du Gaz (voie urbaine de la ville de Fougères), route nationale n° 155 d'Orléans à Saint-Malo, chemin vicinal ordinaire n° 7 de la commune de Fougères.

Ligne de Rennes à Plélan. — Avenue plantée, dite le Mail (voie urbaine de Rennes), route nationale n° 12 de Paris à Brest, route nationale n° 24 de Paris à Lorient, chemin de grande communication n° 61 d'Ille-et-Vilaine.

Ligne de gare (tramways) à gare (Ouest) à Rennes. — Placis de la Mission (voie urbaine de Rennes), route nationale n° 137 de Bordeaux à Saint-Malo, boulevard de la Liberté et avenue de la Gare (voirie urbaine de Rennes), boulevard Solférino (chemin vicinal ordinaire de la commune de Rennes).

Ligne de Rennes à Châteaugiron. — Boulevard de l'Ouest et rue Vanneau (chemin vicinal ordinaire n° 27 de la commune de Rennes), avenue plantée, dite le Mail (voirie urbaine de Rennes), route nationale n° 12, de Paris à Brest, placis de la Croix-de-la-Mission (voirie urbaine de Rennes), quais nord de la Vilaine navigable, digue nord du canal de navigation du Gué-de-Baud, chemin vicinal ordinaire n° 40 de la commune de Rennes (à ouvrir), boulevard de ronde du cimetière de l'Est (voirie urbaine de Rennes), route nationale

n° 163 *bis*, chemin vicinal ordinaire n° 12 de la commune de Noyal-sur-Vilaine.
Le reste *comme au type* (*).

(N° 324)

[17 août 1895]

Décret autorisant l'exécution des travaux de développement des quais de marée au port de Dieppe.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de développement des quais à marée du port de Dieppe, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé des 24-28 décembre 1894 et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées des 18 mai 1893, 24 juillet 1893, 5 mars 1894, 7 juin 1894 et 27 mai 1895.

La dépense de ces travaux est évaluée à 2.237.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits :

1° Par le département de la Seine-Inférieure, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées du conseil général, de contribuer à la dépense des travaux par une subvention de 200.000 fr.;

2° Par la chambre de commerce de Dieppe, ainsi qu'il résulte de ses délibérations ci-dessus visées, des 17 août 1893 et 30 mars 1894, de contribuer à la dépense des travaux par une subvention de 1.800.000 francs;

3° Par la ville de Dieppe, ainsi qu'il résulte de la délibération ci-dessus visée du conseil municipal, du 25 août 1893, de contribuer à la dépense des travaux pour une subvention totale de 75.000 francs.

Le montant de ces subsides sera versé au Trésor par acomptes successifs au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 21 août 1895.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 325)

[17 août 1895]

Décret autorisant l'exécution des travaux d'élargissement et de prolongement de la jetée nord du port d'Alger.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux d'élargissement et de prolongement de la jetée nord du port d'Alger, conformément aux dispositions générales des avant-projets ci-dessus visés, dont la dépense est évaluée à 850.000 francs, et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce d'Alger, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées des 6 décembre 1893 et 6 juin 1894, de contribuer à la dépense par une subvention fixée à 700.000 francs.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget des travaux publics pour l'amélioration des ports en Algérie.

Art 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 326)

[20 août 1893]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction d'un quai sur la rive gauche de l'Adour, aux allées Marines, à Bayonne.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un quai de 300 mètres de longueur, sur la rive gauche de l'Adour, aux allées Marines, dans le port de Bayonne, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et des plans ci-dessus visés et aux délibérations également ci-dessus visées du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Bayonne, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées, des 30 mars 1892, 22 juillet 1892 et 31 mai 1893, de fournir à l'État une subvention de 1 million correspondant à la totalité de l'évaluation de la dépense.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville de Bayonne ainsi qu'il résulte de la délibération ci-dessus visée de son conseil municipal, en date du 10 août 1892, de céder gratuitement à l'État la propriété du sol des allées Marines sur la longueur de 300 mètres correspondant au quais et aux voies et celle nécessaires pour les raccordements des voies.

Art. 4. — La dépense évaluée à 1 million, sera inscrite au chapitre ouvert annuellement à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 327)

[20 août 1895]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction des quais maritimes sur la rive gauche du canal de Tancarville au port du Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique : 1° les acquisitions de terrains à poursuivre en vue des travaux de construction de quais maritimes sur la rive sud du canal de Tancarville, au port du Havre, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, des 1er et 2 juin 1894, et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées, des 25 juin 1894 et 14 mars 1895; 2° les travaux à exécuter, conformément à l'avant-projet, également ci-dessus visé, des 27-28 juin 1895, et d'après lequel les ouvrages à exécuter immédiatement sont évalués à 600.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de ses délibérations ci-dessus visées, de contribuer à la dépense jusqu'à concurrence du montant des frais d'acquisition des terrains nécessaires à la construction des nouveaux quais projetés.

Art. 3. — Il est également pris acte de l'engagement souscrit par la ville du Havre, ainsi qu'il résulte de la délibération ci-dessus visée du conseil municipal, du 10 avril 1895, de contribuer à la dépense des travaux par une subvention totale de 80.000 francs.

Art. 4. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 328)

[20 août 1895]

Décret relatif à la substitution d'une société anonyme au concessionnaire primitif du chemin de fer de Bussy à Ercheu (départements de l'Oise et de la Somme).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Lambert de la compagnie des chemins de fer d'intérêt local à voie étroite de Bussy à Ercheu (société anonyme), comme concessionnaire dudit chemin de fer, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 26 novembre 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de Bussy à Ercheu, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 329)

[21 août 1895]

Décret approuvant la substitution à MM. Bastin et Grosset de la société anonyme dite « Compagnie des tramways de Pontcharra à la Rochette et à Allevard » comme concessionnaires de ladite ligne.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Bastin et Grosset de la société anonyme dite *Compagnie des tramways de Pontcharra à la Rochette et à Allevard-les-Bains* comme concessionnaire de la ligne de tramway de Pontcharra à la Rochette avec embranchement de Détrier sur Allevard, dont l'établissement, dans les départements de l'Isère et de la Savoie, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 16 août 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Pontcharra à la Rochette et à Allevard-les-Bains, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 330)

[22 août 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre, d'une ligne de tramway à traction funiculaire entre la rue de Normandie et la rue de l'Abbaye, au lieu dit la Côte-Sainte-Marie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu ;

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction funiculaire destinée au transport des voyageurs et des bagages, entre la rue de Normandie et la rue de l'Abbaye, au lieu dit la *Côte-Sainte-Marie*.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit,

suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 11 juillet 1895, entre le maire du Havre, au nom de la ville, et la compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne qui lui est concédée par l'article 3 ci-dessus, sans y avoir été préalablement autorisé par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE CONCESSION.

Entre les soussignés :

1° M. Louis Brindeau, maire de la ville du Havre, agissant au nom de ladite ville, en vertu des délibérations prises par le conseil dans les séances des 31 mai, 20 juin et 4 juillet 1894,

D'une part,

2° MM. Gervais (Henri), 2, rue Ernest Renan, le Havre; Boulvrais (Jean), pavillon Flore, Graville-Sainte-Honorine; Bouteleux, adjoint au maire de Graville-Sainte-Honorine; Lévêque (Gustave), 163, rue de Normandie, Graville-Sainte-Honorine; Oger, négociant, rue de Paris, 59, le Havre; président et membres du conseil d'administration de la société anonyme la compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, agissant au nom de ladite société;

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Havre concède à la compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction funiculaire, partant de la rue de Normandie pour aboutir à la rue de l'Abbaye en empruntant les rues Clovis et du Général-Rouelle, et en passant en tunnel sous la Côte-Sainte-Marie.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — La société s'engage à exécuter et à exploiter le chemin de fer dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36 supprimés, les articles 7, 9, 11, 15, 23, 24, 28, 37 modifiés.

Art. 3. — L'entreprise devant être déclarée d'utilité publique, la compagnie sera, par l'effet de cette déclaration, investie au lieu et place de la ville, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 4. — La compagnie aura à faire à ses frais, risques et périls, l'acquisition et l'expropriation de toutes les parcelles de terrains nécessaires à l'établissement de la voie, notamment celles de M. Dero, de l'hospice de Saint-Jean et diverses autres vers la partie supérieure de la rue du Général-Rouelle; ces terrains feront partie de la voie publique.

La parcelle inférieure de la rue du Général-Rouelle devenant inutile, une partie de $3^m,50$ sera réservée comme passage pour les piétons; des marches seront établies pour compenser la différence de pente, entre la rue de Tourneville et la rue du Général-Rouelle.

Les travaux incomberont à la compagnie concessionnaire.

L'autre partie de $3^m,50$ sera cédée au concessionnaire pour en faire échange avec les riverains. Tous les déblais provenant du tunnel devront être mis à la disposition de la ville et déposés aux emplacements qu'indiquera l'ingénieur de la voirie.

Art. 5. — La compagnie concessionnaire payera à la ville du Havre une redevance annuelle de 200 francs en représentation des droits de voirie.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la société concessionnaire.

Fait et signé double au Havre, le 11 juillet 1895.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des bagages.

La traction aura lieu par voitures automotrices reliées par un câble va-et-vient. Ces voitures ne devront donner ni fumée ni échappement visible de vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la rue de Normandie et empruntera les voies publiques ci-après désignées : la rue Clovis, la rue du Général-Rouelle, et passera en déviation sous la Côte-Sainte-Marie.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 331)

[14 septembre 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville du Havre.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan d'ensemble ci-dessus visé, des diverses lignes de tramways ci-après énumérées et destinées à compléter le réseau actuel :

1° De l'octroi de Rouen à la mairie de Graville-Sainte-Honorine ;

2° De la gare aux abattoirs;

3° De l'hôtel de ville à l'octroi du boulevard Maritime.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, lequel s'appliquera également aux lignes précédemment concédées à ladite ville.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 2 août 1895, entre le maire du Havre, au nom de la ville, et la compagnie générale

---

(*) Voir *le type, Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 24 août 1895.

française de tramways pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents. Ce traité régira désormais l'ensemble du réseau concédé à la ville du Havre.

Ledit traité, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. Louis Brindeau, maire de la ville du Havre, agissant en cette qualité, et en vertu d'une décision du conseil municipal en date du 2 février 1893,

D'une part ;

Et M. Edmond Humbert, ingénieur, demeurant à Paris, rue de Lisbonne, 30, administrateur-directeur général de la compagnie générale française de tramways, dont le siège est à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 60, agissant en cette qualité et en vertu d'une décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 25 novembre 1892,

D'autre part ;

A été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Havre s'engage à demander immédiatement à l'État et à rétrocéder à la compagnie générale française de tramways :

1° La concession, jusqu'au 31 décembre 1943, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs. Le mode de traction susindiqué ne pourra être changé par la compagnie qu'avec le consentement de l'administration municipale. La compagnie est autorisée à continuer la traction animale jusqu'au jour où la ville aura obtenu des pouvoirs publics, en sa qualité de concessionnaire, l'autorisation d'employer la traction mécanique.

En dehors des lignes déjà existantes et indiquées ci-dessous au paragraphe 2, ce réseau comprendra les lignes ci-après :

A. — Une ligne allant de la gare à la rue Christophe-Colomb (nouveaux abattoirs), par la rue Charles-Laffitte, le quai de Suède, le boulevard d'Harfleur, les rues Gustave-Brindeau, de Châteaudun et le boulevard de Graville ;

B. — Le prolongement, depuis l'octroi de Rouen jusqu'à la fontaine de Graville-Sainte-Honorine, située en face de la rue Ernest-Lefèvre, par la route nationale n° 14 ;

C. — Une ligne d'été, en service seulement du 15 mai au 15 octobre, partant de l'Hôtel-de-Ville pour aboutir à l'extrémité du boulevard Maritime (à l'octroi), en passant par le boulevard de Strasbourg.

2° La prorogation, à la même échéance que les lignes nouvelles faisant l'objet du paragraphe 1er du présent article, de toutes les concessions de tramways actuelles, c'est-à-dire des trois lignes de Frascati, de Sainte-

Adresse et des Magasins-Généraux, rétrocédées antérieurement par la ville du Havre à la compagnie générale française de tramways, et qui ont fait l'objet des décrets en date des 16 novembre 1874, 5 juin 1879 et 20 mai 1880.

Art. 2. — Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

1° La compagnie générale française de tramways déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé de la concession faite par l'État à la ville du Havre ;

2° La compagnie générale française de tramways sera en conséquence assujettie envers la ville du Havre à toutes les obligations imposées par le cahier des charges, et devra la garantir envers qui de droit de toutes les responsabilités pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des lignes concédées ;

3° La ville pourra faire surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux tant de premier établissement que d'entretien du réseau et du matériel, ainsi que la régularité du service. Cette surveillance aura pour objet exclusif de permettre à la ville de signaler à l'ingénieur du contrôle les infractions qui pourraient être commises par la compagnie. La compagnie devra fournir à cet égard, aux agents de la ville, toutes les explications et tous les renseignements nécessaires ;

4° Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, seront modifiés les articles ou portions d'articles suivants du cahier des charges type : 6, 23, 24, 28, 37 et 38, et supprimés les articles 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32 et 34 (relatifs aux marchandises).

Art. 3. — En raison des avantages résultant pour la compagnie générale française de tramways de la prorogation de ses concessions actuelles dans la ville du Havre, cette compagnie s'engage, en outre de l'obligation de construire et d'exploiter les lignes et le prolongement précités :

1° A réduire dans une très grande proportion ses tarifs et à se contenter d'un tarif unique de 15 centimes en 1re classe et de 10 centimes en 2e classe pour tout parcours sur une même ligne, à l'intérieur de la ville, dans ses limites actuelles, ainsi qu'il est indiqué au cahier des charges, et à délivrer, dans l'intérieur de la ville, des correspondances moyennant un supplément de 10 centimes et de 5 centimes suivant la classe ; ces correspondances seront délivrées au tarif unique de 5 centimes aussitôt que la recette brute annuelle atteindra une moyenne de 80.000 francs par kilomètre exploité ;

2° A faire des départs beaucoup plus fréquents dans chaque sens avec ses voitures, comme le spécifie également le cahier des charges. Les horaires pourront, sur la proposition de la ville, être modifiés par arrêtés préfectoraux. Toutefois la ville du Havre s'engage à ne demander à l'administration supérieure aucune modification aux horaires qu'après que la compagnie aura été entendue. En cas de désaccord, les parties s'en remettent à la décision préfectorale ;

3° A établir des doubles voies sur tous les points du réseau existant, ayant

la largeur réglementaire prévue par le cahier des charges type annexé à la loi du 11 juin 1880.

En ce qui concerne les nouvelles lignes, la double voie ne sera obligatoire pour la compagnie que lorsque l'administration supérieure en aura reconnu la nécessité.

Art. 4. — En représentation des autres avantages résultant du présent traité, la compagnie générale française de tramways payera chaque année, à la ville du Havre, en garantissant un minimum de 18.000 francs, une participation de 2 1/2 p. 100 dans les recettes brutes réalisées par la perception du prix des places des voyageurs sur le réseau faisant l'objet de la présente convention.

Toutefois cette redevance est réduite à 10.000 francs jusqu'à ce que la recette brute annuelle atteigne une moyenne de 60.000 francs par kilomètre exploité. Cette moyenne une fois atteinte, le taux de la redevance reste immuablement fixé à 2 1/2 p. 100, avec minimum garanti de 18.000 francs comme il est dit au paragraphe précédent. La longueur exploitée nécessaire à la détermination de la recette brute kilométrique moyenne sera établie contradictoirement, au fur et à mesure des réceptions de lignes. En ce qui concerne la ligne d'été (ligne C), cette ligne sera comptée pour toute sa longueur, bien qu'elle ne soit exploitée qu'une partie de l'année. Quant aux tronçons communs à plusieurs lignes, leur longueur ne sera comptée qu'une fois.

La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les trois mois par les soins de la compagnie, sur un état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, et la ville aura le droit de faire faire, par un de ses délégués, le pointage de ces états avec lesdites feuilles.

Ces états seront remis à la ville au plus tard un mois après la fin de chaque trimestre ; ils seront vérifiés et acceptés par la ville dans le courant du mois suivant, et le montant de chaque état sera versé à la caisse municipale aussitôt après.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire sera tenu de transporter gratuitement les employés des services municipaux dans l'exercice de leurs fonctions. Toutefois il ne sera pas reçu dans une voiture plus de six employés à la fois.

Art. 6. — Des employés chargés d'assurer l'ordre à l'arrivée des voitures et de renseigner le public seront installés, à poste fixe, par le rétrocessionnaire, à chacune des stations de la place de l'Hôtel-de-Ville et à la station de la gare.

Art. 7. — Si, à une époque quelconque de la présente rétrocession, la ville du Havre donne des autorisations d'exploitation à des entreprises d'omnibus pour transport des voyageurs en commun qui feraient double emploi avec les lignes de tramways de la compagnie, la redevance indiquée à l'article 4 du traité de rétrocession cessera totalement d'être due par la compagnie à partir de la date de l'autorisation accordée par la ville. La compagnie sera en outre exonérée de tous les frais d'entretien des pavages énoncés à l'article 12 du cahier des charges, lesquels seront, dans ce cas, à la charge de la ville.

Art. 8. — Il est entendu que, sur les chaussées municipales, les zones de

pavage de $0^m,50$, qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi qu'il est prévu à l'article 12 du cahier des charges, seront entretenues à frais communs par la ville et la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 9. — Pour le cas où la concession faite à la ville du Havre durerait plus de trente ans, ladite ville se réserve, à partir du commencement de la trentième année, de racheter la rétrocession consentie à la compagnie générale française de tramways. Le prix d'achat sera réglé en relevant les produits nets annuels obtenus par le rétrocessionnaire pendant les sept années qui auront précédés celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au rétrocessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la rétrocession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La valeur, à dire d'experts, des objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et gares, sera payée au rétrocessionnaire dans les six mois qui suivront le rachat.

La ville sera tenue, si le rétrocessionnaire le requiert, de reprendre, en outre, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et, réciproquement, si la ville le requiert, le rétrocessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, la ville ne pourra être obligée de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Art 10. — Toutes les installations projetées pour le matériel fixe à établir sur la voie publique, ainsi que la disposition, la forme et les dimensions du matériel roulant, devront être soumises à l'approbation de l'administration municipale, sans préjudice des droits de l'administration supérieure.

Art. 11. — La compagnie générale française de tramways ne pourra céder tout ou partie de cette rétrocession sans le consentement de l'administration municipale du Havre. Celle-ci s'engage, d'autre part, à faire toutes les démarches et diligences pour obtenir le décret correspondant rendu en conseil d'État, conformément à l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — La compagnie rétrocessionnaire fait, dès à présent, élection de domicile au Havre, chez le directeur des tramways, à l'établissement de Graville-Sainte-Honorine, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront adressés ou signifiés.

Art. 13. — Le présent traité et le cahier des charges y annexé annulent et remplacent tous traités et cahiers des charges antérieurs.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges susrelaté, ainsi que le présent traité, seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

Certifié conforme au traité de rétrocession signé par le maire et la com-

pagnie rétrocessionnaire, le 16 février 1893, et modifié ensuite, en cours d'instruction, conformément aux indications de l'administration supérieure.

En l'Hôtel-de-Ville du Havre, le 2 août 1895.

Le maire,
Louis Brindeau.

Pour la Compagnie générale française des Tramways :
Mulsant.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteur mécanique approuvé par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire. Transitoirement, c'est-à-dire jusqu'à l'installation de la traction mécanique, la traction par chevaux sera maintenue sur les lignes actuelles.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes, déjà exploitées en partie :

1° Ligne du Rond-Point au Carreau de Saint-Adresse, passant par le cours de la République, le boulevard de Strasbourg, les rues Saint-Roch, d'Étretat, de Sainte-Adresse, du Havre et Vitanval (ligne existante et concédée jusqu'en 1903, suivant décrets du 4 octobre 1873 pour la partie comprise entre le Rond-Point et l'Hôtel-de-Ville, et des 27 août 1875, 5 juin 1879 et 20 mai 1880 pour la partie comprise entre l'Hôtel-de-Ville et le Carreau) ;

2° Ligne de la jetée à l'octroi de Rouen et à la mairie de Graville-Sainte-Honorine, passant par la chaussée des États-Unis, la rue de Paris, la place de l'Hôtel-de-Ville, les rues Thiers et de Normandie, la route nationale n° 14 usqu'à la rue Ernest-Lefèvre (ligne existante entre la jetée et l'octroi de Rouen, et concédée jusqu'en 1903, suivant décret du 4 octobre 1873) ;

3° Ligne du Grand-Quai à la place Amiral-Courbet, par la rue de Paris, la place de l'Hôtel-de-Ville, le boulevard de Strasbourg, la rue Charles-Laffitte, quai de Suède, les rues Marceau et des Abattoirs et le boulevard Amiral-Mouchez (ligne existante et concédée jusqu'en 1903 suivant décret du 3 août 1881) ;

4° Ligne de la gare aux abattoirs, par la rue Charles-Laffitte, le quai de Suède, le boulevard d'Harfleur, les rues Gustave-Brindeau, de Châteaudun et le boulevard de Graville jusqu'à la rue Christophe-Colomb ;

5° Ligne d'été, de l'Hôtel-de-Ville à l'octroi du boulevard Maritime, par le boulevard de Strasbourg et le boulevard Maritime.

Le reste (*comme au type*) (*).

(N° 332)

[14 septembre 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les fosses nos 6 et 7 des mines de Dourges (Pas-de-Calais).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les voies ferrées de la fosse n° 5 à la nouvelle fosse n° 7 des mines de Dourges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La compagnie des mines de houilles de Dourges est autorisée à construire ce chemin de fer, à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Tracé.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292 et *Journal officiel* du 21 septembre 1895.

partira des voies ferrées du carreau de la fosse n° 6 des mines de Dourges pour aboutir au nouveau siège n° 7 sur le territoire de la commune de Montigny-en-Gohelle. Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble qui a été présenté, à la date du 13 août 1894, par la compagnie des mines de Dourges.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1888, p. 431.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 333)

[1er février 1895]

Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes. — Accident résultant d'un défaut d'éclairage de matériaux déposés sur la voie publique. — Responsabilité ; Commune ; Entrepreneurs ; Solidarité. — Actions directe. — Recours et garantie. — (Sieur Sauclière contre sieur Roche et Ville de Montpellier.)

Le particulier qui, par suite de la négligence de l'entrepreneur, — chargé de l'entretien de la voie publique qui a laissé dans une rue des tas de graviers sans les éclairer, — a été victime d'un accident de voiture, est recevable à poursuivre la réparation du préjudice qui lui a été causé tant contre l'entrepreneur que contre la ville civilement responsable, en qualité de maître de l'ouvrage (*).

La condamnation qui intervient peut être prononcée solidairement contre l'entrepreneur et la ville.

Lorsque, en vertu de son marché, l'entrepreneur est tenu d'éclairer à ses frais les travaux effectués sur la voie publique, et de supporter les dommages résultant de contraventions aux règlements de police, la commune est fondée à exécuter un recours contre l'entrepreneur à raison de la condamnation prononcée contre elle.

Vu : 1° la requête... pour le sieur Sauclière (Antonin)... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 4 mars 1891, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault n'a fixé qu'à la somme de 100 francs l'indemnité qui lui est due par le sieur Roche, entrepreneur, à raison de l'accident dont il a été victime

(*) Rap. 8 décembre 1894, Poirier (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 683).

par suite de l'imprudence de ce dernier et a refusé de condamner la Ville solidairement aux payement de l'indemnité à laquelle il a droit ; — *Ce faisant, attendu* que, le 11 juillet 1890, à onze heures et demie du soir, se trouvant dans une voiture attelée d'un cheval, le requérant se heurta au tournant de la rue Bourgoin contre des amas de gravier non éclairés; que sa voiture fut renversée et qu'il eut l'épaule droite luxée ; que cet accident est dû à la faute de l'entrepreneur et de la Ville qui ont négligé soit de répandre immédiatement ces graviers, soit de prendre les précautions nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation ; que l'incapacité de travail du requérant a duré soixante-dix jours et que pendant plusieurs mois il a dû s'assurer l'aide d'un auxiliaire ; qu'il a ainsi subi un préjudice dont la somme allouée ne constitue pas une réparation suffisante; qu'enfin aucune faute ne saurait lui être imputée; condamner solidairement le sieur Roche et la Ville de Montpellier à lui payer 4.000 francs à titre de dommages-intérêts et les condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident pour la ville de Montpellier... et tendant, d'une part, au rejet de la requête avec dépens par le motif que l'accident est dû uniquement à l'imprudence du sieur Sauclière, qui conduisait son attelage à une allure excessive ; et d'autre part à la mise hors de cause de la Ville par le motif qu'aucune faute ne lui est imputable, puisque les charrettes de gravier ne sont arrivées rue Bourgoin qu'à l'heure réglementaire de la cessation du travail des cantonniers ; qu'enfin l'entrepreneur était tenu par son cahier des charges de prendre personnellement les mesures nécessaires pour éclairer les dépôts formés par ses ouvriers ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 5 avril 1884 ;

En ce qui touche *le droit à indemnité du sieur Sauclière :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident dont le requérant a été victime est imputable à la négligence du sieur Roche, qui a délaissé sur la voie publique des amas de gravier, sans prendre la précaution de les éclairer; que, dès lors, le sieur Sauclière était fondé à poursuivre la réparation du préjudice par lui souffert tant contre le sieur Roche, entrepreneur des travaux de voirie, que contre la Ville, civilement responsable comme maître de l'ouvrage; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné cet entrepreneur, et la Ville comme civilement responsable, au payement d'une indemnité ;

Mais considérant que, pour en fixer le montant à la somme de 100 francs, l'arrêté attaqué s'est fondé sur une prétendue impru-

dence du sieur Sauclière, dont la Ville n'a pu apporter la moindre justification et à laquelle les témoignages recueillis dans l'enquête n'ont même pas fait allusion; que, dans ces circonstances, il sera fait une juste évaluation des dommages éprouvés en fixant à 1.000 francs l'indemnité due au requérant;

En ce qui touche les rapports de la Ville et du sieur Roche :

Considérant qu'aux termes de son cahier des charges l'entrepreneur s'était obligé à éclairer à ses frais les travaux entrepris sur la voie publique et à supporter les dommages résultant de contraventions aux règlements de police; qu'il suit de là que la Ville est fondée à exercer un recours en garantie contre son entrepreneur, et qu'il y a lieu de faire droit, de ce chef, à ses conclusions subsidiaires... (Le sieur Roche et la ville de Montpellier sont condamnés solidairement à payer au sieur Sauclière la somme de 1.000 francs. Le sieur Roche est condamné à rembourser à la Ville toutes sommes par elle payées en vertu de la présente décision. Le sieur Roche et la Ville supporteront les dépens du pourvoi n° 76464, et le sieur Roche les dépens du pourvoi n° 81626.)

(N° 334)

[1er février 1895]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Construction sans autorisation. — Contravention. — Démolition. — Amende. — Prescription. — (Sieur Pons.)

Le fait de construire sans autorisation, en bordure d'une route nationale, constitue une contravention de grande voirie passible de l'amende. — Mais lorsqu'il n'y a pas empiètement sur le domaine public, le conseil de préfecture ne peut pas ordonner la démolition de la construction.

Lorsque la peine pouvant résulter d'une contravention est prescrite, le conseil de préfecture doit, par application de l'article 640 *du Code d'instruction criminelle, renvoyer le contrevenant des fins du procès-verbal sans condamnation aux frais.*

. . . .

... CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, l'action publique pour une contravention de police est prescrite après une année révolue, à compter du jour où elle a été commise;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal susvisé que le sieur Pons a construit un bâtiment sans autorisation sur son propre terrain; que ce bâtiment ne fait pas saillie sur l'alignement de la route nationale n° 85 et n'empiète pas sur le domaine public; que, dans ces circonstances, le contrevenant était passible seulement d'une amende; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné la démolition de la construction dont s'agit;

Mais considérant que la maison du requérant a été élevée pendant l'année 1878; que le procès-verbal n'a été dressé qu'à la date du 15 mai 1893; qu'ainsi plus d'une année s'était écoulée depuis la date de la contravention; que la peine étant prescrite en vertu de l'article ci-dessus, le conseil de préfecture devait renvoyer le sieur Pons des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal de contravention.)

(N° 335)

[8 février 1895]

Communes. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Éclairage public et privé. — Canalisation. — Concurrence. — Éclairage électrique. — (Compagnie française d'Éclairage et de Chauffage par le gaz contre ville de la Rochelle.)

Une commune ne peut pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé (*).

Elle peut au moins s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine public municipal tout établissement pouvant faire concurrence au concessionnaire de l'éclairage au gaz, en s'engageant notamment à refuser d'autoriser sur la voie publique tout espèce de canalisation ayant pour objet de permettre cette concurrence (**).

(*-**-***) Voy. 2 février 1894, dame Stears, *suprà*, p 23.

En conséquence, lorsqu'une ville a pris vis-à-vis des concessionnaires cet engagement, elle viole le contrat ainsi formé, en autorisant un tiers à placer sur la voie publique des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers; — elle doit une indemnité au concessionnaire de l'éclairage au gaz (***).

Il en est ainsi, alors même que la ville se serait réservé, en cas de découverte d'un nouveau mode d'éclairage, le droit de le faire appliquer, si elle n'a pas rempli les engagements pris en vue de cette éventualité, à savoir : réaliser l'ancien traité, soumettre le droit d'exploiter le nouveau procédé à la concurrence avec préférence, à conditions égales, en faveur du concessionnaire actuel et enfin appliquer le nouveau système à tout l'éclairage public et privé de la ville.

Mais la ville a un recours en garantie pour le payement de l'indemnité à laquelle elle peut être condamnée contre le concessionnaire de l'éclairage à l'électricité, par application du traité passé entre la ville et ce concessionnaire.

Une expertise est ordonnée pour la fixation de l'indemnité due au concessionnaire, mais il n'y a pas lieu d'y comprendre le préjudice pouvant résulter de ce que la ville éclaire elle-même à l'électricité, à l'aide des machines du service des eaux, divers établissements municipaux; — ces installations restreintes étaient reconnues par le concessionnaire comme étant l'exercice du droit de la ville.

. . . .

Considérant que, si les communes ne peuvent constituer, au profit d'un tiers, le monopole de l'éclairage privé, il leur appartient, pour assurer sur leur territoire le service de l'éclairage tant public que particulier, de s'interdire d'autoriser ou de favoriser, sur le domaine municipal, tout établissement pouvant faire concurrence à leur concessionnaire ;

Considérant que des dispositions combinées du traité intervenu en 1873 entre la ville de la Rochelle et le sieur Dehaynin, au droit duquel la compagnie française du Gaz est aujourd'hui substituée, il résulte que la ville a concédé au sieur Dehaynin le droit exclusif de se servir des dépendances de la voirie urbaine pour la fourniture de l'éclairage, tant public que particulier ; qu'en retour, des avantages importants ont été assurés à la ville et que ces avantages devaient trouver leur compensation dans l'exercice de tous les droits concédés ; que si aux termes de l'ar-

ticle 7, en cas de découverte d'un mode d'éclairage autre que celui qui fait l'objet du présent traité et présentant sur celui-ci des avantages, la ville s'est réservé le droit de le faire appliquer, le même article stipule expressément que l'application du nouveau système serait alors, à défaut de traité amiable, soumise à la concurrence avec préférence, à conditions égales, en faveur du concessionnaire actuel et que, dans tous les cas, le présent traité serait résilié de plein droit ; qu'il suit de là que la réserve stipulée par l'administration municipale ne peut s'entendre que de l'application du nouveau système au service de l'éclairage de toute la ville, au moyen du nouveau traité, à des clauses et conditions déterminées et sous réserve du droit de préférence de la compagnie du Gaz ; qu'il résulte de l'instruction que les installations de la Société du matériel agricole de Vierzon n'avaient pas pour objet le service de l'éclairage dans les conditions prévues par l'article 7, et qu'en les autorisant, la ville ne s'est conformée *à aucune des obligations imposées par ledit article ;* qu'ainsi elle a causé, de ce chef, à la compagnie du Gaz un préjudice dont elle lui doit réparation ;

Mais considérant, d'autre part, que si la ville éclaire elle-même à l'électricité, à l'aide des machines du services des eaux, diverses parties de l'hôtel de ville, du musée, de la bibliothèque et du théâtre, ces installations restreintes étaient connues de l'ancien concessionnaire de l'éclairage et ont été acceptées par la compagnie actuelle, comme rentrant dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 7 ; qu'elles ne peuvent, dans ces circonstances, ouvrir aucun droit à indemnité au profit de ladite compagnie ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu, en l'état de l'instruction, d'ordonner une expertise à l'effet d'évaluer le dommage résultant pour la compagnie du Gaz des autorisations données à la Société du matériel agricole de Vierzon et de rejeter le surplus des conclusions, relatif à l'éclairage partiel de certains édifices municipaux ;

Sur le recours en garantie de la ville de la Rochelle :

Considérant qu'il y a lieu de décider que, conformément à l'engagement pris par elle, la Société du matériel agricole de Vierzon devra garantir la ville contre toute condamnation qui sera mise à sa charge, à raison des permissions de voirie accordées à ladite société, en vue de la fourniture de la lumière électrique aux particuliers ;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à faire condamner

la Société du matériel agricole de Vierzon, solidairement avec la ville de la Rochelle :

Considérant qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de statuer sur lesdites conclusions... (Arrêté annulé. Il sera, avant faire droit, au fond, procédé à une expertise, à l'effet de déterminer : 1° le préjudice déjà causé à la compagnie du Gaz par les autorisations données à la Société du matériel agricole de Vierzon de poser, sur les dépendances de la voirie urbaine, des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers; 2° l'indemnité définitive à allouer à ladite compagnie, dans le cas où ces autorisations seraient maintenues. Faute par les parties de s'entendre sur le choix d'un expert unique, la ville de la Rochelle et la compagnie française d'Éclairage et de Chauffage par le gaz désigneront chacun un expert et le troisième expert sera nommé par le président de la section du contentieux. Les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure. Ils déposeront leurs rapports au secrétariat du contentieux du Conseil d'État. La ville de la Rochelle est condamnée aux dépens du pourvoi de la compagnie du Gaz. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté. La Société du matériel agricole de Vierzon est condamnée à garantir la ville de la Rochelle de toutes les condamnations prononcées contre elle en exécution de la présente décision.)

(N° 336)

[8 février 1895]

Travaux publics. — Canaux de navigation. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Abel Neveu et Decoux.)

Art. 32. — *Diminution de plus d'un tiers d'une nature de travaux dont le prix n'était pas rémunérateur. Pas de préjudice : rejet* (*XXI*).

— *Augmentation de plus d'un tiers dans la fourniture de bois de pins : préjudice; indemnité allouée en tenant compte des faux-frais* (*XIX*).

— *Suppression des cintres de* 5 *mètres; droit de l'administration; rejet; l'ouvrage n'a pas été modifié* (*XXI*).

Changements apportés au projet en cours d'exécution. — Indemnité allouée (XII, XX, § 4 et 5). Rejet, l'entrepreneur dûment averti aurait pu restreindre ses achats et une suffisante indemnité lui a d'ailleurs été allouée par le conseil de préfecture (XXII).

Erreur matérielle rectifiée (XX).

Matériaux rebutés à raison de leur mauvaise qualité et non à raison de leur provenance : pas d'indemnité (XI).

Prix. — Déblais de sujétions, non prévus au bordereau. Application d'un prix nouveau (I).

— Transport payé comme fait au tombereau, alors que le prix du transport en wagon était applicable : non-lieu à allocation d'un prix pour jets de pelle (VI).

Rabais inapplicable à des prix de journée convenus après l'adjudication (XX).

Retards dans la remise des plans : indemnité allouée (XXIII).

Sujétions. — Arrêt des travaux pendant trois mois. Rejet : le travail a été exécuté dans la troisième campagne conformément au devis III).

— Perte de temps éprouvée au cours du battage des pieux. Rejet : l'administration n'a pas dépassé son droit (XX); nature imprévue du sol rencontré, indemnité allouée au cas de préjudice, et refusée en l'absence de tout préjudice (XX).

. . . .

CHEF Ier. — *Sur les conclusions tendant à l'application des prix nos 25 et 26 du bordereau supplémentaire à divers déblais et démolitions :*

CONSIDÉRANT que le tiers-expert a écarté l'application des prix supplémentaires nos 25 et 26 par le motif que ces prix ne concerneraient, d'après les énonciations du bordereau, que les déblais et matériaux de démolition transportés à 1.500 mètres de distance moyenne;

Mais considérant que les déblais dont s'agit n'avaient pas été prévus au bordereau, que la nécessité de les rémunérer par des prix nouveaux, à raison de leur nature particulière, a été reconnue en cours d'exécution; et qu'ainsi les requérants sont fondés à soutenir que ces prix sont applicables à tous les déblais imprévus, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de la distance à laquelle ils ont été transportés; que, dès lors, il doit être fait application du prix supplémentaire n° 25 aux 3.886mc,234 de déblais de sujétion et du prix supplémentaire n° 26 aux 230mc,09

de démolition, que, par suite, la somme revenant aux entrepreneurs était, rabais non déduit, de 18.758f,60 et qu'une somme de 4.304f,05 ayant été portée de ce chef au décompte, il leur restait dû 14.454f,55 et, rabais déduit, 12.411f,83;

Considérant que le conseil de préfecture a alloué aux sieurs Neveu et Decoux une somme de 3.111f,58, et qu'ainsi ils ont droit en plus à la somme de 9.030f,25;

CHEF III. — *En ce qui touche l'arrêt des travaux pendant trois mois :*

Considérant que les requérants soutiennent qu'ils n'ont été autorisés qu'à la date du 20 octobre 1880 à commencer les déblais de la douve qu'ils comptaient entreprendre en juillet; que, par suite de cette suspension des travaux, ils n'ont pu utiliser la voie construite dans le bastion;

Considérant qu'aux termes de l'article 35 du devis, les déblais de la douve devaient se faire dans la troisième campagne, c'est-à-dire en 1881; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à se plaindre que ces travaux n'aient été autorisés qu'à la date susdite; qu'il résulte d'ailleurs de l'instruction que la voie du bastion a été enlevée par les entrepreneurs alors que ceux-ci avaient été laissés libres de la conserver; que, par suite, la demande d'indemnité de ce chef doit être rejetée;

CHEF VI. — *En ce qui touche le dévasement du sous-bief de Rompsay* :

Considérant que les requérants demandent que l'enlèvement des vases leur soit payé en leur tenant compte des jets de pelle;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que les vases ont été transportées aux plus grandes distances prévues et que par suite, aux termes de l'article 56 du devis, ces transports devaient être payés comme s'ils avaient été faits en wagon; et, d'autre part, que les entrepreneurs sont d'autant moins fondés à réclamer le prix de jets de pelle, qui ne peut en aucun cas leur être dû, que l'administration a consenti à leur payer les transports dont s'agit comme ayant été effectués au tombereau;

CHEF XI. — *En ce qui touche les fournitures de sable :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le sable de Pont-la-Pierre a été refusé par l'administration, c'est à cause de sa mauvaise qualité, et non de sa provenance, ainsi que les requérants l'allèguent à tort;

CHEF XV. — *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de* 3.000 *francs pour changement dans le projet de l'ouvrage à corne :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas dénié par l'administration que, par suite d'un changement apporté en cours d'exécution, au projet de pont sous l'ouvrage à corne, les parements ont été augmentés par rapport au cube des maçonneries, dans une proportion correspondant à 72 mètres carrés ; qu'il en est résulté pour les entrepreneurs un préjudice de 2 fr. par mètre, soit 144 francs; qu'il y a lieu, dès lors, de leur allouer une indemnité égale;

CHEF XIX. — *En ce qui touche le complément d'indemnité réclamé pour augmentation de plus d'un tiers des bois de pins :*

Considérant que si, à raison du prix porté au bordereau pour les bois de pins, l'augmentation de plus d'un tiers de cette fourniture a causé aux entrepreneurs un préjudice, ils en ont été indemnisés par l'arrêté attaqué, à l'exception toutefois des faux frais, dont il ne leur a pas été tenu compte, et pour lesquels il y a lieu de leur allouer un supplément d'indemnité de 192f,02;

CHEF XX. — *Sur le chef XX concernant le pilotage :*

§ 1er. — *En ce qui touche les pertes de temps éprouvées du fait de l'administration :*

Considérant que les requérants ne justifient pas que l'administration ait, au cours du battage des pieux, outrepassé les droits que lui conférait l'article 53 du devis pour la constatation du refus;

§ 2. — *En ce qui touche les difficultés présentées par l'approche des pieux :*

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a fait supporter le rabais à des prix de journées convenus après l'adjudication; et que l'administration reconnaît elle-même qu'il y a lieu, par suite, d'allouer aux entrepreneurs une somme de 153f,43;

§ 3. — *En ce qui touche la nature imprévue du terrain rencontré :*

Considérant que les requérants ne justifient pas que le tiers expert, en évaluant à 4 francs par pieu l'indemnité due pour la nature imprévue du sol, ait fait une inexacte appréciation;

Considérant que le ministre demande, par voie de recours incident, la rectification d'une erreur matérielle de calcul de 1.200 francs commise par le tiers expert sur le paragraphe 3, et par suite la réduction de l'indemnité à 5.156 francs;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le nombre des pieux auquel la plus-value de 4 francs doit s'appliquer est de 1.289; et que le produit de la multiplication de ces deux chiffres s'élève à

5.156 francs et non à 6.356 francs, total porté par erreur dans le rapport du tiers-expert; qu'ainsi il y a lieu de faire droit au recours incident du ministre en réduisant le montant de l'indemnité allouée de ce chef à la somme de 5.156 francs;

§§ 4 *et* 5. — *En ce qui touche le chômage causé par la démolition imprévue d'un radier et les sujétions résultant de changements apportés en cours d'exécution :*

Considérant que les requérants ne justifient pas que les indemnités allouées par le conseil de préfecture conformément à l'avis du tiers-expert soient insuffisantes;

§ 6. — *En ce qui touche la construction de l'aqueduc de Bonnemort :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la nature du terrain traversé n'a pas été pour les entrepreneurs une cause de difficultés exceptionnelles, et que, dès lors, il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité;

Considérant toutefois que l'administration propose d'admettre la réclamation des requérants en ce qui concerne le calcul de la longueur de la fiche, et de leur allouer de ce chef un supplément de 18f,55;

CHEF XXI. A. — *En ce qui touche le changement d'ouverture des cintres des murs de quai :*

Considérant que les requérants soutiennent que l'ouverture des cintres des murs de quai ayant été portée de 5 mètres à 5m,10, ils ont droit, à raison de la suppression des cintres de 5 mètres, au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions générales;

Mais considérant qu'il appartenait à l'administration de fixer l'ouverture à donner aux cintres et que l'exercice de ce droit n'a pas eu pour effet de modifier la nature de l'ouvrage; qu'ainsi la prétention des entrepreneurs est dénuée de fondement;

B. — *En ce qui touche les suppressions et changements dans les cintres des ouvrages autres que les murs de quai :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les réductions opérées sur ces cintres ont atteint, pour le sapin plus du tiers de la quantité prévue;

Considérant que, pour refuser toute indemnité aux entrepreneurs, le tiers-expert s'est fondé sur ce que le prix n° 70 du bordereau n'étant pas rémunérateur, ils n'ont pu éprouver aucun préjudice; qu'à l'appui de leur réclamation, ceux-ci soutiennent qu'ils avaient droit à l'application du prix n° 69 du bordereau,

dont le tiers-expert aurait mal à propos refusé de les faire profiter;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, s'agissant de bois déjà employés, c'est à bon droit que le tiers-expert a écarté le prix n° 69, lequel ne concerne que les bois n'ayant pas encore servi;

Chef XXII. — *En ce qui touche l'indemnité réclamée pour perte de ciment :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts, qu'au moment où les requérants ont été informés des changements qui devaient rendre inutile l'emploi d'une certaine quantité de ciment, il dépendait d'eux de restreindre leurs achats; que d'ailleurs ils ne justifient pas d'une perte supérieure à celle dont ils ont déjà obtenu réparation;

Chef XXIII. — *En ce qui touche la remise tardive des plans :*

Considérant que les requérants ne justifient pas que le conseil de préfecture en leur allouant de ce chef, conformément à l'avis du tiers-expert, une indemnité de 3.000 francs ait fait une inexacte appréciation du préjudice que cette remise tardive leur a causé;

Sur les intérêts des intérêts :

En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a pas mis la totalité de ces frais à la charge de l'État... (La somme de 20.025f,11 que l'État a été condamné par l'arrêté ci-dessus visé en date du 4 janvier 1889 à payer aux sieurs Neveu et Decoux est réduite d'une somme de 1.200 francs et ramenée en conséquence à 18.825f,11; en sus de la mise à sa charge par l'article précédent, l'État payera aux sieurs Neveu et Decoux la somme de 9.538f,25, avec intérêts à 5 p. 100 du jour fixé par ledit arrêté, capitalisés aux dates des 13 février 1889, 27 avril 1892, 28 avril 1893 et 13 juin 1894. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. L'État payera les trois quarts des dépens exposés par les sieurs Neveu et Decoux.)

(N° 337)

[8 février 1895]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Concession. — Interprétation. Compétence. — (Compagnie de Lyon.)

La décision par laquelle le ministre des travaux publics règle

— la part contributive de l'État dans les dépenses d'acquisition du terrain d'une ligne concédée (1re esp., Compagnie de Lyon) — ou le partage du produit de l'échange de terrains acquis pour l'établissement d'une ligne concédée en exécution de la convention du 26 mai 1883, n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'État par la voie contentieuse. — La contestation ne portant pas sur le règlement d'un compte de premier établissement, de garantie d'intérêts ou de partage de bénéfices de la ligne, mais sur le sens et la portée d'un contrat passé avec l'État : le conseil de préfecture est compétent (*).

1re ESPÈCE. — (*Compagnie de Lyon.*)

. . . .

CONSIDÉRANT que la contestation soulevée par le pourvoi de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ne porte pas sur le règlement d'un compte de premier établissement, de garantie d'intérêts ou de partage de bénéfices de la ligne de la Joliette à l'Estaque, mais a pour objet de faire déterminer le sens et la portée de l'engagement pris par l'État, dans l'article 4 de la convention du 26 mai 1883 de « supporter la moitié de la valeur des terrains acquis pour la construction de cette ligne »; qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture de statuer en premier ressort, sur cette contestation; que par suite la compagnie n'est pas recevable à en saisir directement le Conseil d'État et que son recours doit être rejeté... (Rejet).

2e ESPÈCE. — (*Compagnie de Lyon*).

CONSIDÉRANT que la contestation soulevée par le pourvoi, relativement au partage entre l'État et la Compagnie du produit de l'échange de terrains acquis pour l'établissement de la ligne de la Joliette à l'Estaque, implique l'appréciation des droits découlant respectivement pour les parties du contenu dans l'article 4 de la convention du 26 mai 1883; qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer d'abord sur cette contestation; qu'ainsi la compagnie n'est pas recevable à en saisir directement le Conseil d'État et que son recours doit être rejeté... (Rejet).

(*) Voy. 22 janvier 1892, Compagnie de Lyon (*Ann.* 1893, p. 275).

(N° 338)

[8 février 1895]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. —
(Sieurs Bénard et Tabarant.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture. — Présence justifiée par la mention dans l'arrêté que le conseiller général remplace un conseiller faisant fonction de commissaire de gouvernement, mais l'arrêté ne faisant pas connaître que les formalités prescrites par l'arrêté du 19 fructidor an IX par la désignation du conseil général aient été observées, arrêté annulé en la forme. Évocation (I).

— Chose jugée. — Demande en nullité, pour vice de forme de l'arrêté de mise en demeure qui a précédé la mise en régie, rejetée par la décision du conseil de préfecture qui a ordonné l'expertise; appel non recevable; l'arrêté est définitif sur ce point (II).

— Mise en régie motivée — par le refus de l'entrepreneur — d'exécuter certains parachèvements et réfection avant la réception provisoire (IV, V, VIII, X), ou d'exécuter un ordre de service avec plan à l'appui, sous prétexte que le délai qu'il avait fixé aux ingénieurs par sommation était périmé (VII) — ou d'établir un ouvrage non prévu au devis, mais rentrant dans l'entreprise (IX) par l'emploi de matériaux rebutés (VI) : régularité.

. . . .

I. En la forme :

Considérant que, s'il résulte des mentions contenues dans l'arrêté attaqué qu'un conseiller général a été appelé pour remplacer un membre du conseil de préfecture, remplissant les fonctions de commissaire du gouvernement, aucune indication ne fait connaître que les formalités prescrites par l'arrêté du 19 fructidor an IX pour la désignation de ce conseiller général aient été observées; qu'ainsi la décision attaquée est irrégulière en la forme et qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation ;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

II. *En ce qui concerne le vice de forme allégué par les entrepreneurs contre les arrêtés de mise en demeure et de mise en régie :*

Considérant, d'une part, que les réclamations des requérants contre l'arrêté de mise en demeure ont été rejetées par un arrêté du conseil de préfecture du 4 mars 1887 ; que si cet arrêté a un caractère préparatoire en tant qu'il a ordonné une expertise pour vérifier si la mise en régie était justifiée quant au fond, il est définitif en tant qu'il écarte les moyens de forme présentés par les requérants contre l'arrêté de mise en demeure et que cette disposition n'ayant été frappée d'aucun recours au Conseil d'État dans les délais légaux, les requérants ne sont pas recevables à soulever de nouveau ces griefs;

Considérant, d'autre part, que la demande des entrepreneurs fondée sur les vices de forme contenus dans l'arrêté de mise en régie n'a pas été au conseil de préfecture et qu'elle ne saurait être présentée pour la première fois devant le Conseil d'État;

III. Au fond :

Considérant que les requérants soutiennent pour contester le bien fondé de la mesure prise contre eux que leur refus d'exécuter les travaux ne pouvaient être mis à leur charge en vertu des dispositions du devis, soit parce qu'ils ont été dans l'impossibilité de les faire par suite du retard apporté par les ingénieurs dans la délivrance des plans ;

IV. *En ce qui concerne l'élargissement des tranchées et les rectifications de talus et de plates-formes :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les rectifications de détail demandées aux entrepreneurs s'appliquaient à des ouvrages dont l'exécution n'était pas strictement conforme aux prévisions du devis, qu'ainsi l'administration, avant de procéder à la réception provisoire, était en droit de réclamer aux entrepreneurs le parachèvement de ces travaux;

V. *En ce qui concerne les règlements de talus, plates-formes, fossés et banquettes :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'à l'époque où il devait être procédé à la réception provisoire, les talus, plates-formes, fossés, banquettes, dont le règlement était réclamé aux entrepreneurs ne remplissaient pas les conditions énoncées au devis; que les entrepreneurs allèguent à la vérité que les ouvrages exécutés à l'origine dans des conditions irréprochables ont été endommagés par la circulation publique et que la réparation de ces dégradations ne pouvait être mise à leur charge, mais qu'il résulte de l'article 118 du devis qu'ils devaient jusqu'à

l'expiration du délai de garantie conserver les plates-formes, les talus en remblais et en déblais, les banquettes, les fossés, les accotements, suivant les profils arrêtés; qu'ainsi l'administration était en droit d'exiger la mise en état de ces travaux avant de procéder à la réception provisoire;

VI. *En ce qui concerne l'empierrement des chaussées :*

Considérant que, d'après les dispositions des articles 21 et 66 du devis, les pierres cassées, cailloux et graviers destinés aux empierrements devaient être débarrassés de toutes matières terreuses et de tous débris, provenir de bancs non gélifs, être emmétrées généralement en un seul cordon de 50 centimètres de haut et régulièrement reçus avant d'être employés;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs se sont refusés à emmétrer ces matériaux en cordon de 50 centimètres de hauteur conformément aux prescriptions susénoncées; que les ingénieurs, dont cette disposition avait pour but de faciliter l'examen, ont de leur côté, devant cette attitude des entrepreneurs, refusé de procéder à la réception de ces matériaux et que malgré cette décision, les entrepreneurs ont exécuté les empierrements avec les matériaux rebutés; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que la réfection de ces ouvrages a été exigée d'eux;

VII. *En ce qui concerne l'exécution des perrés :*

Considérant, d'une part, que si la remise d'un plan spécial aux entrepreneurs était exigée par les dispositions de l'article 16, paragraphe 2, du devis pour les ouvrages désignés à ce paragraphe, il résulte de l'instruction que les entrepreneurs se sont refusés à exécuter l'ordre de service qui leur était donné le 8 avril 1886 par les ingénieurs avec plans à l'appui, par le motif que cet ordre serait intervenu après le délai qu'ils avaient fixé aux ingénieurs par sommation extrajudiciaire; que ce refus de leur part suffit à justifier la mise en régie dont ils ont été l'objet;

Considérant, d'autre part, que les ouvrages désignés au paragraphe 3 du même article sous la dénomination de perrés dans les dérivations et aux abords des ouvrages, sont énoncés par cet article avec leurs surfaces; que la nature et l'épaisseur de la maçonnerie ainsi que la provenance des matériaux sont indiquées par l'article 42 du bordereau; que les plus importants de ces ouvrages figuraient sur les dessins d'ensemble remis aux entrepreneurs et que ces indications étaient suffisantes pour leur permettre d'exécuter ces travaux, ainsi qu'ils l'avaient toujours

fait au début de l'entreprise; que, dans ces conditions, ils n'étaient pas fondés à opposer un refus aux injonctions des ingénieurs en exigeant la remise d'un plan détaillé pour chaque ouvrage;

VIII. *En ce qui concerne la réfection d'une chape en ciment :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le ciment employé pour la confection de cette chape a été approvisionné non en barils fermés hermétiquement ainsi que le prescrit l'article 31 du devis, mais en sacs, et qu'il a été refusé par ce motif par les ingénieurs; que, dans ces circonstances, l'administration est fondée à réclamer aux entrepreneurs la réfection de la partie de cet ouvrage qui a été exécutée avec des matériaux rebutés.

IX. *En ce qui concerne l'établissement d'un cassis au piquet n° 138 :*

Considérant que si ce travail n'était pas prévu au devis, il rentrait dans les travaux faisant l'objet de l'entreprise et que les sieurs Bénard et Tabarant ne pouvaient se refuser à l'exécuter;

X. *En ce qui concerne la maçonnerie d'une des culées du pont de 6 mètres :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'une erreur de niveau de 9 centimètres a été commise par les entrepreneurs dans l'élévation d'une des culées du pont; qu'avertis par les ingénieurs, ils se sont refusés à réparer cette malfaçon suivant les indications qui leur étaient données, et ont procédé à la pose du tablier; qu'ils ne sauraient échapper à la responsabilité qu'ils ont encourue en alléguant que cet ouvrage a été exécuté sous la surveillance des agents de l'administration, et que c'est à bon droit que les ingénieurs les ont mis en demeure de procéder à leurs frais à la réparation de l'erreur commise;

Considérant que de ce qui précède il résulte que l'exécution des travaux visés dans l'arrêté de mise en demeure a été régulièrement réclamée aux entrepreneurs; que, par suite, ceux-ci sont mal fondés à contester la régularité de la mise en régie prononcée contre eux et que leur requête doit être rejetée... (Arrêté annulé comme irrégulier en la forme; réclamations des sieurs Bénard et Tabarant rejetées).

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle.)

(N° 339)

[7 décembre 1894]

Voie publique. — Dépôt de matériaux. — Excuse illégale. —
(Sieur Lapoutge.)

La contravention de dépôt de matériaux sur la voie publique, lorsque la nécessité n'est pas constatée, ne peut être excusée par le motif que les matériaux ne gênaient pas la circulation.

La Cour,

Sur le moyen relevé d'office et pris de la violation de l'article 471, n° 4, du Code pénal;

Attendu qu'un procès-verbal régulier a constaté la présence sur la voie publique de décombres dont le volume égalait le chargement de deux ou trois tombereaux;

Attendu que le sieur Lapoutge, auteur du dépôt, a été cité devant le tribunal de simple police et a été relaxé pour le seul motif que ces décombres ne gênaient pas la circulation sur la voie publique;

Attendu que le jugement entrepris a admis ainsi une excuse non reconnue par la loi;

Qu'en effet la prohibition de l'article 471, n° 4, sauf le cas de nécessité, est absolue, et qu'il n'y a pas lieu de rechercher si la liberté ou la sûreté du passage a été diminuée en fait par le dépôt de l'objet qui embarrasse la voie publique;

Attendu, dès lors, que le juge de police a violé la disposition de loi susvisée;

Sans qu'il soit nécessaire de statuer sur le moyen proposé par le demandeur,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police du

canton de Mirande, du 16 octobre 1894; et, pour être statué à nouveau, renvoie l'affaire devant le tribunal de simple police du canton de Montesquiou, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 340)

[3 janvier 1895]

Chemins de fer. — Usage d'un permis de circulation délivré à un tiers. — Escroquerie. — (Sieur de Galwey.)

L'usage frauduleux d'un permis de circulation délivré à un tiers, pour se faire admettre et voyager gratuitement dans un train de chemin de fer, ne constitue pas le délit d'escroquerie faute de remise ou tradition matérielle des objets prévus par l'article 405 *du Code pénal.*

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation, par refus d'application, de l'article 405 du Code pénal, en ce que l'arrêt attaqué aurait déclaré à tort que le fait par le prévenu d'avoir fait usage d'un billet de circulation délivré à un tiers pour voyager gratuitement dans un train du chemin de fer d'Orléans ne constituait pas le délit d'escroquerie, mais seulement une contravention à l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, lequel interdit d'entrer dans les chemins de fer, sans avoir pris un billet;

Attendu qu'aux termes de l'article 405 du Code pénal il faut, pour que le délit d'escroquerie soit légalement constitué, que l'usage soit d'un faux nom, soit d'une fausse qualité, ou l'emploi des manœuvres frauduleuses spécifiées audit article ait eu pour résultat la remise ou la délivrance de fonds, meubles, obligations, dispositions, billets, promesses, quittances ou décharges;

Attendu qu'il résulte bien des constatations de l'arrêt attaqué que de Galwey, en présentant à un employé de la compagnie d'Orléans un billet de circulation délivré à un tiers, inspecteur général des postes et télégraphes, a fait usage d'un faux nom et d'une fausse qualité, mais que l'arrêt constate en même temps que l'usage de ce faux nom et de cette fausse

qualité n'ont déterminé la remise d'aucun objet de la part de la compagnie du chemin de fer, laquelle ne contracte l'obligation de transporter le voyageur que par la délivrance qu'elle lui fait d'un billet;

Attendu qu'il suit de là que l'arrêt attaqué, en refusant de faire au prévenu application de l'article 405 du Code pénal, loin de violer ledit article, en a fait au contraire, une exacte et saine interprétation;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 341)

[18 janvier 1895]

Questions préjudicielles. — Conclusions principales admises. — Non-lieu à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à l'examen d'une question préjudicielle. — Voie publique. — Contravention d'embarras de la voie publique. — Non-publicité de la voie. — (Dame Mézamat.)

I. *Le jugement de police, qui fait droit aux conclusions principales de l'inculpé en décidant qu'il n'a pas embarrassé la voie publique, n'a pas à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à ce qu'il soit sursis au fond jusqu'à ce que le prévenu eût établi judiciairement sa possession immémoriale sur le terrain du dépôt.*

II. *La publicité de la voie constituant un élément essentiel de la contravention d'embarras de la voie publique, le juge de police peut, lorsqu'il n'est produit par le ministère public aucun document administratif de nature à établir la nature juridique du terrain, rechercher et constater, d'après les éléments du débat, si ce terrain fait ou non partie de la voie publique.*

La Cour,

Attendu que la dame Mézamat concluait, au principal, à ce qu'il fût décidé qu'elle n'avait pas embarrassé la voie publique et demandait, à titre très subsidiaire qu'au besoin il fût sursis jusqu'à ce qu'elle eût fait judiciairement constater sa possession immémoriale du terrain sur lequel ses fagots avaient été déposés;

Attendu que le tribunal, ayant fait droit à ses conclusions principales, n'avait pas à s'occuper de ses conclusions subsidiaires

et qu'il a pu, sans violer la loi, s'abstenir de surseoir au jugement du fond;

Sur le moyen pris de ce que le juge de police aurait excédé sa compétence en décidant que le terrain du dépôt ne dépendait pas de la voie publique;

Attendu qu'aux termes de l'article 471, paragraphe 4, du Code pénal la publicité de la voie, sur laquelle l'embarras a eu lieu, est un des éléments constitutifs de la contravention;

Attendu que le procès-verbal dressé contre la prévenue énonçait simplement que le dépôt avait été fait sur un terrain communal;

Attendu que le ministère public ne produisait, à l'appui de la poursuite, aucun document administratif de nature à établir le caractère juridique du terrain; que, dans ces circonstances, le juge a pu, sans excéder ses pouvoirs, rechercher et constater, d'après les éléments du débat, si ce terrain faisait ou non partie de la voie publique;

Sur le moyen pris de ce que le jugement attaqué aurait fait une appréciation inexacte des documents de la cause;

Attendu qu'en prenant droit, par la visite des lieux régulièrement ordonnée et par les débats, pour décider que le dépôt reproché à la prévenue n'avait pas été effectué sur la voie publique, le juge a fait une constatation souveraine qui échappe au contrôle de la Cour de cassation;

Et attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier en la forme, rejette, etc.

(N° 342)

[25 janvier 1893]

Voirie. — Autorisation accordée par le préfet, au refus d'un maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière. — (Sieur Crochet.)

L'autorisation accordée par le préfet, au refus du maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière et s'appliquant, non d'une manière spéciale à une construction déterminée, mais d'une façon générale à toutes les constructions à élever sur un terrain, n'a pas le caractère d'une décision en matière de voirie

urbaine frappée de caducité faute de s'en être servi dans l'année de sa date.

La Cour,

Attendu que la Cour est saisie d'un pourvoi formé par le ministère public et fondé uniquement sur la violation de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué, en condamnant l'inculpé à 1 franc d'amende pour contravention à un arrêté d'alignement, aurait à tort refusé de compléter sa décision en ordonnant la démolition des constructions élevées par l'inculpé en bordure sur la voie publique à moins de 100 mètres du cimetière;

Mais attendu qu'avant d'apprécier ce moyen il y a lieu de vérifier si la peine d'amende a été justement appliquée, les pourvois formés par la partie publique étant avant tout d'ordre public et devant, pour ce motif, profiter au condamné qui ne s'est pas pourvu personnellement, lorsque le jugement prononcé contre lui contient une violation de la loi pénale;

Statuant, en conséquence, sur le moyen, relevé d'office et tiré de la violation par fausse application de l'article 471, paragraphes 5 et 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué a prononcé à tort contre l'inculpé la pénalité édictée par ledit article, à raison d'une contravention qui n'existait pas;

Attendu, en fait, que Crochet était poursuivi comme inculpé d'avoir contrevenu à l'une des dispositions d'un arrêté du maire de Châteauroux, en date du 4 mars 1893, qui, en lui donnant l'alignement qu'il aurait à observer pour des constructions à élever en bordure sur une voie publique dite la rue de Fonds, lui interdisait de construire à moins de 100 mètres du cimetière; qu'il résultait des constatations d'un procès-verbal dressé contre l'inculpé que la maison d'habitation élevée par lui en bordure sur ladite voie se trouvait à 61 mètres de l'angle du mur du cimetière;

Attendu que l'inculpé invoquait pour sa défense l'article 1er du décret du 7 mars 1808, duquel il résulte que l'interdiction d'élever aucune habitation à moins de 100 mètres des cimetières peut être levée en vertu d'une autorisation spéciale et qu'il excipait devant le juge de police d'un arrêté du préfet de l'Indre, en date du 2 septembre 1874, autorisant la dame veuve Mars, son auteur, à établir des constructions sur son terrain, dit le champ de la Pointe, à une distance de 40 mètres du cimetière de Châteauroux; qu'il concluait, en outre, à l'illégalité de la

disposition de l'arrêté du maire qui lui interdisait de construire à moins de 100 mètres du cimetière, comme étant entachée d'excès de pouvoir et prise en contradiction avec l'autorisation résultant de l'arrêté préfectoral;

Attendu que le jugement attaqué n'a pas admis ces moyens de défense et qu'interprétant l'arrêté préfectoral dont s'agit comme l'avait fait l'arrêt de la Cour de cassation, du 16 novembre 1893, à l'occasion d'une poursuite analogue dirigée contre le même inculpé, il a décidé que cet arrêté constituait une décision en matière de voirie urbaine, laquelle était devenue caduque, faute de s'en être servi dans l'année du jour de sa date; que, par suite, il a tenu pour légale l'interdiction de construire à moins de 100 mètres du cimetière édictée par le maire de Châteauroux et condamné l'inculpé à l'amende pour infraction à cette disposition de l'arrêté municipal;

Mais attendu que les circonstances dans lesquelles est intervenu l'arrêté préfectoral du 2 septembre 1874, ignorées de la Cour, lorsqu'elle a rendu son arrêt du 16 novembre 1893, ne permettent pas d'attribuer à cet arrêté le caractère d'une décision prise en matière de voirie urbaine et susceptible d'être atteinte par la péremption annale; qu'il résulte, en effet, des documents nouveaux produits à la Cour et notamment d'un arrêt du Conseil d'État du 29 juin 1894, lequel a rejeté une requête du maire de Châteauroux tendant à l'annulation dudit arrêté, que c'est après s'être vainement adressé au maire pour obtenir l'autorisation de construire à moins de 100 mètres du cimetière et sur le refus de ce dernier de lui accorder cette autorisation, si elle ne consentait pas à céder gratuitement à la ville une partie de son terrain, que la dame veuve Mars crut devoir, en 1874, s'adresser à l'autorité préfectorale, à l'effet d'obtenir la suppression de la condition à laquelle le maire subordonnait son autorisation;

Attendu que l'autorisation de construire à une distance de 40 mètres du cimetière donnée par l'arrêté préfectoral à la dame veuve Mars, dans les circonstances de fait ainsi précisées, s'appliquait, non d'une manière spéciale à une construction déterminée, mais, d'une manière générale, à toutes les constructions à édifier sur son terrain, et ne comportait pour elle ou ses ayants cause d'autre obligation que celle de se conformer, pour la partie des constructions à élever en bordure sur la voie publique, aux arrêtés d'alignement à obtenir de l'autorité compétente;

Attendu, en droit, que l'arrêté d'autorisation ainsi pris par le préfet, investi par la loi du droit de contrôle sur les actes du maire,

son subordonné, et régulièrement saisi d'une réclamation contre les prétentions de ce dernier, emportait virtuellement pour l'autorité municipale obligation de se soumettre à sa décision et interdiction d'en paralyser les effets par des arrêtés pris en sens contraire, d'où il suit que la disposition de l'arrêté du maire de Châteauroux, du 4 mars 1893, par laquelle il était fait défense à Crochet de construire à moins de 100 mètres du cimetière était nulle et dépourvue de toute sanction pénale; que c'est donc à tort qu'il a été fait application, dans la cause, de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal;

Attendu, d'autre part, que le jugement attaqué constate que Crochet s'est conformé à l'alignement qui lui avait été donné par l'arrêté du 4 mars 1893, et que, de ce chef, aucune condamnation ne pouvait être prononcée contre lui;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Châteauroux, du 3 février 1894, et, pour être statué à nouveau sur la poursuite dirigée contre le sieur Crochet, renvoie la cause et l'inculpé devant le tribunal de simple police d'Ardentes, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Dit que, par suite de la cassation qui vient d'être prononcée, il n'y a lieu de statuer sur le moyen présenté par le ministère public.

(N° 343)

[25 janvier 1895]

Voirie. — Constructions donnant sur la voie publique. — Droit de contrôle du préfet sur les actes du maire. — Autorisation de construire accordée par le préfet au refus du maire. — Autorisation de bâtir ou de creuser des puits dans le voisinage d'un cimetière. — Droit du préfet. — Autorisation donnée par le préfet, au refus du maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière. — (Sieur Crochet.)

1° *Les seules parties des constructions qui soient soumises aux règlement et arrêtés sur la petite voirie sont celles qui donnent sur la voie publique.*

2° *Il appartient au préfet, investi par la loi du droit de contrôle sur les actes du maire, son subordonné, et régulièrement*

saisi d'une réclamation d'un de ses administrés contre la prétention de ce dernier, d'apprécier si la condition à laquelle il subordonnait la délivrance d'une autorisation de bâtir doit être ou non maintenue.

3° *L'article 16 du décret du 23 prairial an XII est exclusivement applicable à la police et à la surveillance des lieux de sépulture et ne concerne pas les questions relatives aux autorisations de bâtir ou de creuser des puits dans le voisinage des cimetières. Ces questions sont régies par le décret du 7 mars 1808 et ne sont pas de la compétence exclusive de l'autorité municipale.*

4° *L'autorisation accordée par le préfet, au refus du maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière et s'appliquant, non d'une manière spéciale à une construction déterminée, mais d'une façon générale à toutes les constructions à élever sur un terrain, n'a pas le caractère d'une décision en matière de voirie urbaine frappée de caducité faute de s'en être servi dans l'année de sa date.*

La Cour,

Attendu qu'il n'y a lieu de l'ordonner, les moyens de fait et de droit qui ont déterminé la décision du juge de police d'Ardentes n'étant pas les mêmes que le moyen unique sur lequel a statué la Cour de cassation par son arrêt du 16 novembre 1893, lors du premier pourvoi formé dans la même affaire ;

Sur le premier moyen, pris de la violation de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué aurait à tort refusé de faire à l'inculpé application dudit article pour contravention à un arrêté concernant la petite voirie :

Attendu qu'il résulte des constatations souveraines du jugement attaqué que Crochet, pour la façade de sa maison donnant sur la voie publique, s'est exactement conformé à toutes les prescriptions de l'arrêté d'alignement du maire de Châteauroux, du 4 mars 1893, même à celle qui interdisait de construire à moins de 100 mètres du cimetière, et que c'est seulement l'un des angles de la façade postérieure située au fond du terrain de l'inculpé qui se trouve à 97^{m},65 du cimetière ;

Attendu que les seules parties des constructions qui soient soumises aux règlements et arrêtés sur la petite voirie sont celles qui donnent sur la voie publique ; que c'est donc avec raison que le jugement attaqué s'est refusé à faire application à l'inculpé de l'article 471, paragraphe 5, du Code pénal ;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué aurait à tort refusé de faire application de cet article à l'inculpé pour contravention à la disposition de l'arrêté susvisé du maire de Châteauroux qui lui interdisait de construire à moins de 100 mètres du cimetière :

Attendu qu'aux termes de l'article 1er du décret du 7 mars 1808 l'interdiction d'élever aucune habitation à moins de 100 mètres des cimetières peut être levée en vertu d'une autorisation spéciale, et que, devant le juge de police, Crochet a excipé d'un arrêté du préfet de l'Indre, en date du 2 septembre 1874, autorisant Mme veuve Mars, son auteur, à établir des constructions sur son terrain, dit le champ de la Pointe, à une distance de 40 mètres du cimetière de Châteauroux ;

Attendu que le demandeur soutient que cet arrêté préfectoral serait illégal et entaché d'excès de pouvoir comme ayant été pris par le préfet en dehors de ses attributions ; que le défendeur au pourvoi conclut, au contraire, à la légalité dudit arrêté et à l'illégalité de la disposition de l'arrêté du maire de Châteauroux lui interdisant de construire à moins de 100 mètres du cimetière ; qu'il y a lieu, dès lors, de rechercher qu'elle est la valeur légale de ces deux arrêtés contradictoires :

Attendu qu'il résulte des documents nouveaux produits à la Cour et notamment d'un arrêt du Conseil d'État intervenu à la date du 29 juin 1894, et rejetant une requête du maire de Châteauroux qui tendait à l'annulation de l'arrêté préfectoral dont s'agit et de l'arrêté ministériel qui l'avait confirmé, que c'est après s'être adressé vainement au maire de Châteauroux pour obtenir l'autorisation de construire à moins de 100 mètres du cimetière, et sur le refus de ce dernier de lui accorder cette autorisation, si elle ne consentait pas à céder gratuitement à la ville une partie de son terrain, que la dame veuve Mars s'adressa, en 1874, à l'autorité préfectorale à l'effet d'obtenir la suppression de la condition à laquelle le maire subordonnait son autorisation ; qu'il résulte, en outre, des mêmes documents que le maire et le préfet étaient d'accord pour reconnaître qu'au point de vue de la salubrité l'autorisation sollicitée par la dame veuve Mars ne présentait aucun inconvénient ;

Attendu que l'arrêté pris par le préfet dans les circonstances ci-dessus précisées n'est nullement entaché d'excès de pouvoir ; qu'il appartenait, en effet, à ce magistrat, investi par la loi du droit de contrôle sur les actes du maire, son subordonné, et

régulièrement saisi d'une réclamation d'une de ses administrées contre les prétentions de ce dernier, d'apprécier si la condition à laquelle il subordonnait la délivrance de l'autorisation demandée devait ou non être maintenue, et de statuer ainsi qu'il l'a fait ;

Attendu que, la légalité de l'arrêté préfectoral étant ainsi établie, il en résulte, par voie de conséquence nécessaire, que la disposition de l'arrêté du maire de Châteauroux du 4 mars 1893, par laquelle il était fait défense à Crochet de construire à moins de 100 mètres du cimetière était nulle et dépourvue de toute sanction pénale ; qu'on ne saurait admettre, en effet, qu'un maire puisse, dans un arrêté, se mettre en opposition directe avec la décision du préfet, son supérieur hiérarchique, et paralyser ainsi les effets d'un arrêté préfectoral ;

Que, dans ces conditions, le jugement attaqué, en refusant de faire application à l'inculpé de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, n'a nullement violé ledit article ;

Sur le troisième moyen, pris de la violation des articles 94 et 97 de la loi du 5 avril 1884 et 16 du décret du 23 prairial an XII, en ce que le jugement attaqué aurait méconnu les droits conférés à l'autorité municipale en matière de salubrité publique et de police des cimetières :

En ce qui touche la violation prétendue des articles 93 et 97 de la loi du 5 avril 1884 :

Attendu qu'il résulte des documents produits que l'arrêté préfectoral du 2 septembre 1874 n'a été pris que sur le vu de deux lettres adressées au préfet par le maire de Châteauroux, aux dates des 9 mars et 29 août 1874, dans lesquelles, au point de vue de la salubrité publique, l'autorité municipale ne soulevait pas d'objection à ce que l'autorisation demandée fût accordée ;

En ce qui touche la violation prétendue de l'article 16 du décret du 23 prairial an XII :

Attendu que l'article 16 de ce décret est exclusivement applicable à la police et à la surveillance *des lieux de sépulture* qui est confiée aux maires, et ne concerne pas les questions relatives aux autorisations de bâtir ou de creuser des puits dans le voisinage des cimetières ; que ces questions sont régies par le décret du 7 mars 1808 et qu'il ne résulte d'aucune disposition de ce décret qu'elles soient de la compétence exclusive de l'autorité municipale ;

D'où il suit que le moyen proposé n'est pas fondé ;

Sur le quatrième moyen, pris de la violation de l'arrêt du Con-

seil du roi du 6 octobre 1733 et des lettres patentes du 22 du même mois, enregistrées au Parlement de Paris et toujours en vigueur, aux termes de l'article 29, titre Ier, de la loi des 19-22 juillet 1791, en ce que le jugement entrepris aurait attribué à l'arrêté préfectoral du 2 septembre 1874 un effet permanent, alors que cet arrêté aurait été périmé au bout d'un an par le non-usage :

Attendu que les circonstances ci-dessus relatées, dans lesquelles est intervenu l'arrêté préfectoral du 2 septembre 1874 et qui n'ont été portées à la connaissance de la Cour que lorsqu'elle avait déjà statué sur le premier pourvoi formé dans cette affaire, ne permettent pas d'attribuer à cet arrêté le caractère d'un arrêté en matière de petite voirie, ainsi que l'avait, en l'état des faits alors connus, décidé l'arrêt du 16 novembre 1893 ; que l'autorisation de construire à une distance de 40 mètres du cimetière donnée par ledit arrêté à la dame veuve Mars s'appliquait, non d'une manière spéciale à une construction déterminée, mais d'une manière générale à toutes les constructions à édifier sur son terrain, et ne comportait pour elle ou ses ayants cause d'autre obligation que celle de se conformer, pour la partie des constructions à élever en bordure sur la voie publique, aux arrêtés d'alignement à obtenir de l'autorité compétente ;

Qu'ainsi le moyen invoqué ne saurait être accueilli ;

Sur le cinquième moyen, pris de la violation des principes généraux du droit, en ce que le jugement attaqué aurait reconnu à tort à un arrêté préfectoral le droit d'affranchir, sans limitation de durée, des terrains de la servitude légale de ne pas bâtir créée par le décret du 7 mars 1808 :

Attendu qu'en conférant à l'autorité administrative le droit d'accorder les autorisations de bâtir à moins de 100 mètres des cimetières, le décret du 7 mars 1808 n'a pas limité la durée de ces autorisations ; qu'il en résulte nécessairement qu'elles doivent durer tant que l'arrêté qui les a concédées n'a pas été rapporté ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 344)

[22 février 1895]

Cours d'eau. — Curage. — Contravention à un arrêté municipal. — Motifs insuffisants. — Canal. — Droit de propriété

de l'État. — Jugement. — Renseignements pris en dehors de l'audience. — (Sieur Chanzy et dame Payrard.)

1° *Est insuffisamment motivé le jugement du tribunal de simple police qui acquitte le prévenu, cité pour contravention à un arrêté municipal sur le curage d'un canal, sans déterminer la nature de ce canal et par ce motif que, ledit canal étant la propriété de l'État, le curage n'en pouvait être légalement imposé aux riverains;*

2° *Viole les articles* 153 *et* 154 *du Code d'instruction criminelle le juge de police qui, pour affirmer le droit de propriété de l'État sur un canal dont un arrêté municipal prescrit le curage, s'appuie exclusivement sur des renseignements personnels obtenus en dehors de l'audience et qui n'ont pas pu être discutés.*

La Cour,

Attendu qu'un procès-verbal régulier, en date du 25 juillet 1894, constate que, contrairement aux prescriptions de l'arrêté municipal du 27 juin 1889, la partie du canal de desséchement qui sépare l'hôtel de Lyon, appartenant au sieur Chanzy, de la distillerie Mirallès, appartenant à la dame Payrard, n'avait pas été curée à l'époque fixée;

Attendu que, traduits devant le tribunal de simple police de Boufarik, le sieur Chanzy et la dame Payrard ont été relaxés par ce motif que ledit canal serait la propriété de l'État et que, dès lors, le curage n'en pouvait être légalement imposé aux riverains;

Mais attendu, d'une part, que le juge n'ayant pas déterminé la nature du canal, il est impossible de savoir quelle était l'autorité compétente pour en ordonner le curage; d'où il suit qu'à ce point de vue le jugement attaqué n'est pas motivé et viole l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Et attendu, d'autre part, et sans chercher si le droit de l'État ferait obstacle à la légalité de l'arrêté, que le juge n'a procédé à aucune mesure d'instruction, et que c'est en s'appuyant exclusivement sur des renseignements personnels, obtenus en dehors de l'audience et qui n'ont pas pu être discutés, qu'il a affirmé le droit de propriété de l'État, en quoi il a violé les articles 153 et 154 du Code d'instruction criminelle;

Par ces motifs, casse et annule, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 345)

[2 octobre 1895]

Reversements de fonds sur les dépenses des ministères. — Production du récépissé à l'appui des demandes en rétablissement de crédit.

Monsieur le préfet, les reversements de fonds provenant de dépenses indûment payées ou d'avances à des régisseurs-comptables qui n'ont pas été employées en totalité donnent lieu à un rétablissement de crédit au profit du service lorsqu'ils sont applicables à un payement fait sur un exercice encore ouvert.

D'après les termes de l'article 45 du décret du 31 mai 1862 et de l'article 122 du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du ministère des travaux publics, le rétablissement de crédit correspondant à un reversement ne peut être opéré que sur la production à M. le ministre des finances du récépissé à talon délivré par le comptable qui a reçu les fonds.

Afin d'assurer l'exécution de cette opération, M. le directeur général de la comptabilité a recommandé aux trésoriers-payeurs généraux et aux receveurs particuliers des finances, par une circulaire du 31 mars 1868, de ne remettre aux parties versantes qu'une simple *déclaration de versement*, le *récépissé* lui-même devant toujours être remis à l'ordonnateur.

Cependant le cas est assez fréquent où les demandes de rétablissement de crédit qui me sont adressées par MM. les ingénieurs ne sont appuyées que d'une simple déclaration de versement, au lieu et place du récépissé.

J'ai l'honneur de vous informer que je ne pourrai pas à l'avenir faire usage de ces déclarations. Par un arrêt du 28 janvier 1895 qu'elle a prononcé en invoquant le texte même de l'article 45 précité du décret du 31 mai 1862, la Cour des comptes a

décidé, en effet, que la production du récépissé à talon était obligatoire.

J'invite MM. les ingénieurs en chef à se conformer aux prescriptions de cet arrêt, afin que les ressources budgétaires de mon département ne se trouvent pas grevées inutilement, faute de la production du récépissé à talon, de payements ne correspondant pas à des dépenses effectives.

Pour dresser les ordres de reversement en vertu desquels les sommes payées indûment sont encaissées par les comptables du Trésor, aucun modèle n'a été prescrit, jusqu'ici, par les règlements ou instructions concernant les instructions du ministère des travaux publics.

Le modèle ci-contre devra être dorénavant employé par MM. les ingénieurs en chef. Ils auront à établir chaque ordre de reversement en triple expédition. La première de ces trois expéditions sera remise au débiteur requis de reverser la somme indûment touchée par lui ; la deuxième sera adressée à M. le trésorier-payeur général pour lui servir de titre de perception à l'appui de la recette qu'il aura à effectuer; quant à la troisième, elle devra m'être transmise sous le timbre *division de la comptabilité.*

Je vous prie de vouloir bien veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse directement une ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT
d ________________

SERVICE

M ________________
Ingénieur en chef.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

ORDRE DE REVERSEMENT

EXERCICE 18__.

BUDGET ORDINAIRE. — __ [e] SECTIO...
CHAPITRE __.

Conformément aux dispositions de l'article 120 du Règl... 16 septembre 1843 sur la comptabilité des dépenses du Mini... travaux publics, M. ________________

est requis de reverser dans la caisse de M. le Trésorier-Payeur ... du département de ________________
la somme dont l'indication suit et pour les motifs ci-après ... savoir :

DÉSIGNATION DES MANDATS sur lesquels doit porter le versement			MOTIFS du versement à opérer	MONTANT des sommes à reverser	OBSERV...
Numéros	Dates	Montant			

Le présent ordre (1) de reversement montant à la som... ________________
délivré par nous, Ingénieur en chef des Ponts et Chaus... signé.

Ladite somme sera portée en recette au compte des « Re... de fonds sur les dépenses des ministères ».

A ________________, le ________________

(1) Les ordres de reversement sont établis en triple expédition; la première est remise au débiteur, la seconde est adressée au comptable du Trésor et la troisième est transmise au Ministère des travaux publics (Division de la comptabilité).

(2) Indiquer la somme en toutes lettres.

(N° 346)

[22 octobre 1895]

Nivellement général de la France. — Conservation des repères.

Monsieur le préfet, l'attention de mon administration s'est portée sur le mode de procéder suivi jusqu'à ce jour pour le règlement et l'imputation des dépenses concernant le déplacement, le remplacement et d'une manière générale la conservation des repères du nivellement général de la France.

Après examen de la question, j'ai adopté les dispositions suivantes :

Sur le vu des procès-verbaux de visite, qui doivent être adressés à l'ingénieur en chef, directeur du service du nivellement général de la France, ce chef de service arrête les travaux à exécuter pour la conservation des repères et s'entend, pour l'exécution de ces travaux, avec les ingénieurs en chef des services intéressés.

Les rivets, plaques métalliques et plaquettes indicatives de l'altitude, sont envoyés, le cas échéant, à ces ingénieurs en chef par les soins du service de nivellement.

Une fois les travaux exécutés, le mémoire des dépenses, dûment visé par les ingénieurs, est transmis à l'ingénieur en chef, directeur du service du nivellement, qui provoque le mandatement par l'administration centrale. Les dépenses sont imputées sur le crédit spécial ouvert au budget des travaux publics pour le nivellement général de la France, quels que soient les ouvrages sur lesquels les repères aient été placés.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

DUPUY-DUTEMPS.

PERSONNEL

(N° 347)

Septembre 1895.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 18 *septembre* 1895. — M. **Belley**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la guerre).

2° NOMINATIONS.

Décret du 15 *septembre* 1895. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 septembre 1895, savoir :

MM. **Picarougue** (Raymond), Conducteur de 1re classe.
Chevallier (Alphonse), Conducteur de 3e classe.

3° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 30 *août* 1895. — M. **Vieille** (Charles), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Rouen, au

service de la 4ᵉ section de navigation de la Seine, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur attaché à l'exploitation.

4° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Fénoux**, Inspecteur Général de 1ʳᵉ classe, en retraite . . . . 9 sept. 1885

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 20 *août* 1895. — M. **Forestier**, Inspecteur Général de 2ᵉ classe, est nommé Membre de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Grégoire**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 30 *août*. — M. **Godron**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe attaché, à la résidence d'Alençon, au service ordinaire du département de l'Orne et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Perrin**, est chargé, à la résidence de Rouen, du 2ᵉ arrondissement du service de la 4ᵉ section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Vieille**, mis en congé renouvelable.

Décret du 12 *septembre*. — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 2ᵉ classe, Directeur du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée, est nommé Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M. **Colson**.

Arrêté du 19 *septembre*. — M. **de Joly**, Ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure, est attaché, à la résidence de Paris, au service central des Phares et Balises.

Idem. — L'arrondissement d'Ingénieur ordinaire précédemment confié, à la résidence de Nantes, à M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, est supprimé.

Les services qui composaient cet arrondissement sont rattachés, savoir :

I. 2ᵉ arrondissement du contrôle de la voie et des bâtiments du réseau de l'État;

3e Arrondissement du contrôle de la voie et des bâtiments du réseau d'Orléans;

1er Arrondissement du service de la 1re section du canal de Nantes à Brest

Aux attributions de M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Nantes.

II. Arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.

Aux attributions de M. **Martin** (François), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, déjà chargé de l'arrondissement de l'Est du même service.

Le 2e arrondissement du contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau de l'État et le 3e arrondissement du contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau d'Orléans cessent d'être confiés à M. **Cheguillaume** et sont rattachés au service de l'Ingénieur des Mines, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Nantes.

Le 7e arrondissement de la 3e section de la navigation de la Loire et le service de la navigation de la Sèvre-Nantaise et de l'Erdre sont distraits des attributions de M. **Martin** (François), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, et rattachés à celles de M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 19 septembre. — M. **Vicaire** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence de Rochefort, du 2e arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger**, est chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, du 3e arrondissement (lignes de Bourges à Cosne) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon** et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin de la Loire (2e section) en remplacement de M. **Sigault**, précédemment appelé à une autre destination.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

9 *août* 1895. — M. **Cendre** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 102, Allier, service ordinaire.

23 *août*. — M. **Geneste** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 152, Cantal, service ordinaire.

14 *septembre*. — M. **Josserand** (Henri), Commis, Concours de 1894, n° 9, Seine-Inférieure, service maritime, 1re section.

Idem. — M. **Lefève** (Léon), Commis, Concours de 1894, n° 150, Seine-Inférieure, service maritime, 1re section.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

12 *septembre* 1895. — M. **Jacquemin** (Charles), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Tessarech** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *août* 1895. — M. **Lhotte** (Edmond), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à

rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de Bureau, à la résidence de Paris.

25 *septembre*. — M. **Dorizon** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Société des chemins de fer départementaux du Finistère et des tramways du département de la Vienne, est autorisé à entrer au service de la Compagnie des tramways du département de la Sarthe.

Il est maintenu dans la situation de congé renouvelable.

4° DISPONIBILITÉ.

14 *septembre* 1895. — M. **Deyris** (Félix), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département des Landes, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

18 *septembre*. — M. **Gehin** (Victor), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉMISSION.

18 *septembre* 1895. — Est acceptée la démission de M. **Gataz** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Planton** (Louis), Conducteur de 3e classe, Aude, détaché au service de l'hydraulique agricole	9 août 1895
M. **Weber** (Jules), Conducteur de 2e classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine	22 août 1895
M. **Quiblier** (François), Conducteur de 1re classe, Haute-Savoie, service ordinaire	2 sept. 1895

7° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *août* 1895. — M. **Pougnas** (Gérard), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études

et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe au service ordinaire du même département.

Il reste d'ailleurs attaché accessoirement au service du chemin de fer de Dax à Saint-Sever.

31 *août*. — M. **Verdier** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

12 *septembre*. — M. **Martin** (Emile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

14 *septembre*. — M. **Spay** (Albert), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis et remis, sur sa demande, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône.

18 *septembre*. — M. **Borzecki** (Léonidas), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

Idem. — M. **Dessens** (Justin), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. **Leguerney** (Alexis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain.

Idem. — (Réorganisation de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du départememt de la Dordogne). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs des ponts et chaussées, attachés à l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Dordogne, sont réorganisés ainsi qu'il suit, savoir :

1re *Subdivision de Périgueux*. — Routes nationales n° 21 sur-

21 kilomètres et n° 139 sur 16 kilomètres; contrôle du tramway de Périgueux à Saint-Pardoux et études du projet de tramway de Brantôme à la Charente; service hydraulique. — M. **Joret**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Périgueux.* — Entretien de la rivière d'Isle sur 37 kilomètres; route nationale n° 89 sur 24 kilomètres traverses de Périgueux (10 kilomètres). — M. **Fraisse**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Excideuil. — Route nationale n° 21 sur 38 kilomètres; contrôle du tramway de Périgueux à Excideuil et à la Haute-Vienne; service hydraulique. — M. **Guthmann**, Conducteur de 2e classe, autorisé personnellement à continuer de résider à Périgueux.

Subdivision de Terrasson. — Route nationale n° 89 sur 60 kilomètres; entretien de l'écluse d'Aubas, sur la Vézère, service hydraulique. — M. **Lalande**, Conducteur de 3e classe, autorisé personnellement à continuer de résider à Périgueux.

Subdivision de Mussidan. — Route nationale n° 89 sur 37 kilomètres; entretien de la rivière d'Isle sur 51 kilomètres; service hydraulique. — M. **Thoré**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Ribérac. — Route nationale n° 139 sur 36 kilomètres; liquidation d'entreprises de chemins de fer; service hydraulique. — M. **Morel**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Nontron. — Route nationale n° 21 sur 20 kilomètres; service hydraulique. — M. **Sudreau**, Conducteur principal.

L'Éditeur-gérant : DUNOD & VICQ.

PARIS. — IMPRIMERIE E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 348)

[15 février 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Canal de l'Est. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Delage et Genet.)

Art. 23. — *Emploi par l'entrepreneur de matériaux de dimensions plus fortes et de valeur plus considérable que ceux prescrits par les ingénieurs ; pas d'indemnité.*

Art. 28. — *Force majeure. Crues. — Éventualité de crues signalée à l'entrepreneur ; indemnité accordée néanmoins, l'importance et la durée exceptionnelle des crues survenues leur donnant le caractère d'un cas de force majeure.*

L'indemnité due ne doit pas être restreinte aux dégâts causés au matériel et aux travaux. — Elle doit comprendre les dommages de toute nature résultant du cas de force majeure.

Carrières. — Insuffisance des carrières prévues au devis ; matériaux employés de qualité supérieure à celle prévue ; indemnité due à l'entrepreneur.

Déblais sous l'eau. — Assimilation, par application du devis, de déblais exécutés sous l'eau à 25 *centimètres de profondeur à des déblais à sec.*

Retards dans le commencement des travaux prétendus imputables à l'administration ; remise prétendue tardive des dessins d'exécution des ouvrages : allégations non établies ; rejet.

Sujétions non établies : pas d'indemnité.

— Changement fréquent des voies de roulage.

— Interversion dans l'ordre des travaux due au fait de l'entrepreneur.

Travaux non exécutés (pilonnage des remblais). — Pas d'in-

demnité; l'administration s'étant réservé le droit de ne pas les faire exécuter.

. . . .

I. En ce qui concerne *la plus-value accordée par l'arrêt attaqué pour les matériaux des maçonneries de parement et des perrés :*

Considérant qu'il résulte de l'avis des trois experts que l'insuffisance des carrières de Liny et de Sivry qui étaient désignées au devis ne permettait pas aux entrepreneurs de s'y procurer la quantité de matériaux dont ils avaient besoin; que cette insuffisance a été reconnue par les ingénieurs eux-mêmes, qui, après la visite de ces carrières, ont admis par une lettre du 18 janvier 1878 pour la partie supérieure des perrés, la substitution des matériaux de la carrière de Lérouville à ceux prévus au projet et qui ont fait pour la partie inférieure de ces ouvrages d'importants avantages aux entrepreneurs; que ces avantages ayant été ensuite retirés par eux à la date du 29 juillet suivant, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé une indemnité aux sieurs Delage et Genet pour tenir compte de la valeur des matériaux par eux employés qui étaient de qualité supérieure à ceux prévus au devis et que le ministre n'est pas fondé à en demander la suppression;

II. *En ce qui concerne les pieux du barrage de Sivry :*

Considérant que, si les entrepreneurs ont employé à la construction de ce barrage des pieux d'un diamètre supérieur à celui qui leur avait été prescrit par les ordres des ingénieurs, l'administration est fondée à soutenir qu'en vertu des dispositions de l'article 23 du cahier des clauses et conditions générales, auxquelles se réfère expressément l'article 172 du devis, les changements apportés au projet par les entrepreneurs ne peuvent leur donner droit à aucune augmentation de prix à raison des dimensions plus fortes et de la valeur plus considérable des matériaux employés; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé aux entrepreneurs une allocation de 328 francs en payement du cube supplémentaire de bois qu'ils ont fourni;

III. *En ce qui concerne le pilonnage des remblais :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que le pilonnage prévu au projet n'a pas été exécuté par les entrepreneurs, mais que l'administration soutient que ce travail est devenu inutile par suite de la nature des terrains rencontrés et des pluies continuelles qui ont tassé les remblais, tandis que les sieurs Delage et Genet prétendent que la dépense en a été évitée à l'État, par les exi-

gence des ingénieurs, qui, pour obtenir le tassement des terres, les ont obligés à changer sans cesse de place leurs voies de roulage et leur ont ainsi imposé des sujétions imprévues;

Considérant, d'une part, que les dispositions de l'article 69 du devis donnent à l'administration le droit, pour assurer le mieux possible le tassement des remblais, de faire changer à chaque voyage la position des voies de roulage sans que l'entrepreneur puisse réclamer aucune indemnité à raison des sujétions et que les sieurs Delage et Genet ne justifient pas que les ingénieurs aient excédé dans la conduite des travaux les droits qu'ils tenaient de cette disposition;

Considérant, d'autre part, que l'administration en prévoyant au détail estimatif le pilonnage d'une certaine quantité de remblais s'était réservé dans le devis le droit de ne pas faire exécuter ce travail; que l'article 74 porte en effet que cette main-d'œuvre ne sera « comptée à l'entrepreneur qu'autant qu'elle lui aura été spécialement prescrite par un ordre écrit et seulement alors pour les parties indiquées; qu'en dehors de ces ordres écrits et nonobstant les prévisions de l'avant-métré et du détail estimatif, l'entrepreneur ne pourra être admis à réclamer aucune indemnité pour les pilonnages, lors même qu'il les aurait effectués en tout ou en partie »; que dans ces conditions le Ministre des travaux publics est fondé à soutenir que c'est à tort que l'arrêté attaqué a alloué de ce chef aux entrepreneurs une indemnité de 19.788 francs et à en demander la suppression;

IV. *En ce qui concerne les crues de la Meuse :*

Considérant que, si l'éventualité des crues au cours des travaux avait été signalée aux entrepreneurs, il résulte du rapport du tiers-expert et du relevé fait par lui des hauteurs de la rivière pendant huit années que les crues qui se sont produites pendant les années 1878 et 1879 ont présenté un caractère exceptionnel et dépassé en fréquence et en durée toutes celles qui se produisaient habituellement; qu'elles ont ainsi constitué un cas de force majeure ouvrant un droit à indemnité au profit des entrepreneurs par application des dispositions de l'article 28 des clauses et conditions générales;

Considérant que les expressions employées par cet article comprennent les pertes et dommages de toute nature imputables à des événements de force majeure; que la responsabilité de l'administration ne peut, ainsi que le soutient le Ministre des travaux publics, être restreinte aux dégâts causés au matériel et aux travaux et que c'est avec raison que le conseil de préfecture

a compris dans cette évaluation le préjudice résultant pour les entrepreneurs de la désorganisation de leur chantier et des chômages en résultant; qu'en fixant à 37.000 francs conformément aux conclusions du tiers-expert l'indemnité qui leur était due de ce chef, il a fait une exacte appréciation des dommages qu'ils ont éprouvés; qu'ainsi il y a lieu de maintenir sur ce point l'arrêté attaqué et de rejeter tant le recours du Ministre des travaux publics que le recours incident des sieurs Delage et Genet qui demandent que cette indemnité soit élevée à 100.000 francs;

Sur le recours incident des entrepreneurs ;

V. *En ce qui concerne la plus-value de dragage réclamée pour les fouilles des siphons de Warzin et de Brouzel :*

Considérant qu'aux termes de l'article 151 du devis « seront considérés comme déblais à sec et payés aux prix n° 1 de la série, les déblais effectués jusqu'à $0^{cm},15$ de profondeur sous l'eau »; que les entrepreneurs, dont les allégations au sujet de l'insuffisance des épuisements à la charge de l'administration ne sont appuyées d'aucune justification, n'établissent pas que ces déblais aient été exécutés sous l'eau à une profondeur dépassant $0^{m},25$; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation sur ce point;

VI. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée par les entrepreneurs à raison des retards qu'ils ont dû subir avant de commencer les travaux et des changements qui leur ont été imposés dans la marche de l'entreprise ;*

Considérant, d'une part, que, si le devis particulier dispose dans son article 17 que les travaux devront être commencés par les dragages et fixe l'ordre dans lequel ils seront exécutés, il résulte du rapport du tiers-expert que les retards apportés à ces dragages proviennent, non du fait de l'administration, mais de celui des entrepreneurs qui ont négligé de se procurer avant la fin de l'année 1878 la drague à vapeur dont ils avaient besoin pour ce travail;

Considérant à un autre point de vue qu'ils ne sont pas fondés à soutenir qu'ils ont été empêchés de procéder à cette opération par le défaut de livraison des terrains, les dépôts des dragages pouvant être effectués sur les berges de la rivière et des terrains leur ayant été remis dans les délais à eux indiqués avant l'adjudication par l'ordre de service des 17-18 juillet 1877;

Considérant qu'en dehors des dragages aucun ordre n'était fixé par les dispositions du devis pour l'exécution des travaux et que la marche suivie par l'administration est conforme aux dis-

positions qui prescrivent de diriger les fouilles de manière à assurer l'écoulement des eaux vers l'aval; que par suite la réclamation des entrepreneurs doit être rejetée;

VII. *En ce qui concerne le préjudice qui aurait été causé aux entrepreneurs par la remise tardive des dessins des ouvrages :*

Considérant que les entrepreneurs ont reçu aussitôt après l'adjudication, ainsi que le prescrit l'article 6 du cahier des clauses et conditions générales, une expédition des pièces indiquées au premier paragraphe de cet article et que ces documents leur permettaient d'opérer leurs approvisionnements et d'organiser leurs chantiers; qu'il résulte du rapport du tiers-expert que les dessins d'exécution des ouvrages leur ont été remis en temps utile et de façon à ne causer aucun préjudice à la marche de l'entreprise; que, dans ces conditions, c'est avec raison que leur réclamation a été rejetée sur ce point;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu dans les circonstances de la cause de faire masse des frais d'expertise et de les mettre pour un quart à la charge des entrepreneurs et pour les trois quarts à la charge de l'État... (L'État est déchargé : 1° de la condamnation au payement d'une somme de 328f,30 à raison du cube de bois supplémentaire employé au barrage de Sivry ; 2° de la condamnation à une indemnité de 19.788 francs prononcée contre lui à raison des prétendues sujétions imposées aux entrepreneurs pour l'établissement de leurs voies de roulage. Frais d'expertise et de tierce-expertise supportés, pour un quart par les entrepreneurs et pour les trois quarts par l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du recours du ministre et du recours des sieurs Delage et Genet rejeté.)

(N° 349)

[15 février 1895]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Négligences. — Responsabilité. — (Sieur Esparseil contre commune de Villefloure.)

Payement indûment fait à l'entrepreneur par la faute de l'architecte; remboursement imposé à l'entrepreneur et à l'ar-

chitecte; négligence de l'architecte; absence de contrôle de la commune; responsabilité réciproque; compensation.

Mise en cause; double degré de juridiction. — Non-recevabilité de conclusions tendant à obtenir du Conseil d'État une condamnation contre une personne, qui n'avait pas été régulièrement mise en cause devant le conseil de préfecture.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Esparseil tendant à faire déclarer le sieur Maynard, adjoint, responsable envers la commune de Villefloure des sommes payées en trop à l'entrepreneur Gorry :*

Considérant que le sieur Maynard n'ayant pas été appelé régulièrement en cause devant le conseil de préfecture, les conclusions prises pour la première fois contre lui par le Conseil d'État ne sont pas recevables;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Esparseil, architecte, a, d'une part, sur la demande de l'adjoint Maynard, dressé un état de situation inexact des travaux de l'école de Villefloure; que sur le vu de cet état, il a été indûment payé par la commune une somme de 1.600 francs à l'entrepreneur Gorry pour travaux non encore exécutés; que, d'autre part, l'architecte a apporté de nombreuses négligences dans la surveillance des travaux; qu'ainsi sa responsabilité se trouve engagée vis-à-vis de la commune;

Mais considérant qu'il résulte également de l'instruction que de son côté la commune a, par son manque de contrôle et par les nombreux changements qu'elle a fait apporter aux plans primitifs, amené des retards dans l'ouverture de l'école et que, dans ces circonstances, il sera fait une juste évaluation des responsabilités encourues en fixant à 540f,36 la somme que le sieur Esparseil devra rembourser à la commune en tenant compte : 1° d'une somme de 923 francs représentant le montant du cautionnement du sieur Gorry que la commune n'a pas remboursé et la valeur des matériaux laissés en place par cet entrepreneur; 2° de la somme de 136f,55, solde des honoraires réclamé par l'architecte et auquel il justifie avoir droit... (Les sommes que le sieur Esparseil a été condamné à rembourser à la commune sont réduites à 540f,36. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Esparseil rejeté. Dépens supportés moitié par le sieur Esparseil, moitié par la commune.)

(N° 350)

[15 février 1895]

Travaux publics communaux. — Marché. — Mise en régie. — Résiliation. — (Ville de Nantes contre sieur Guihot.)

Mise en régie prononcée après la suspension des travaux par l'entrepreneur, malgré plusieurs mises en demeure : régularité.

— Rejet d'une objection tirée de ce que la suspension des travaux serait due au défaut de payement d'acomptes.

— Approbation préfectorale. — L'approbation donnée par le préfet à l'arrêté du maire prononçant la mise en régie doit être notifiée à l'entrepreneur.

— Défaut de payement d'acomptes. — Il n'a pas pour effet de légitimer la suspension des travaux et de rendre irrégulière la mise en régie organisée à la suite de cette suspension.

Résiliation au profit de l'entrepreneur par suite du nouveau marché passé par le régisseur. — Un régisseur ayant conclu, à la suite d'une mise en régie prononcée contre l'entrepreneur, de nouveaux marchés avec d'autres personnes, le contrat primitif doit être déclaré résilié et, par suite, les conséquences de la régie ne peuvent être laissées à la charge de l'entrepreneur. —Mais celui-ci n'a pas droit de ce fait à des dommages-intérêts, la résiliation ne provenant d'aucun fait d'inexécution par la ville de ses obligations envers l'entrepreneur.

. . . .

... I. EN CE QUI TOUCHE *la mise en régie :*

Sur les conclusions du sieur Guihot tendant à faire déclarer la mise en régie irrégulière en la forme :

Considérant que pour établir l'irrégularité de la mise en régie, l'entrepreneur se fonde sur ce que, d'une part, elle n'aurait pas été soumise à l'approbation préfectorale, et que, d'autre part, il n'aurait été mis à même d'assister à toutes les opérations de l'inventaire ;

Considérant que la ville de Nantes produit une lettre en date du 4 juillet 1888, par laquelle le préfet de la Loire-Inférieure a autorisé, conformément à l'article 27 du cahier des charges applicable aux entreprises communales, le maire à continuer la régie organisée par son arrêté du 23 juin précédent ; qu'aucune

disposition de ce cahier des charges ne prescrivait la notification de l'autorisation préfectorale à l'entrepreneur;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction qu'il a été procédé à l'inventaire du matériel de l'entreprise conformément à l'article 35 du cahier des charges susvisé, et que cet inventaire versé au dossier porte la signature de l'entrepreneur, qui y a même consigné ses réserves; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à soutenir que la mise en régie doive être annulée comme irrégulièrement établie;

II. *Sur les conclusions du sieur Guihot tendant à faire déclarer que la mise en régie n'était pas justifiée :*

Considérant que, aux termes de l'article 17 du cahier des charges particulières à l'entreprise, les travaux, adjugés au sieur Guihot le 23 juin 1887 et commencés le 14 juillet suivant, devaient être terminés dans le délai de quatre mois; qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur ayant suspendu ses travaux, le maire, après mise en demeure, ordonna une première fois la mise en régie; que cette mesure fut rapportée sur la promesse de l'entrepreneur de faire diligence, mais que les travaux ayant été de nouveau suspendus, c'est à bon droit que le maire, après une seconde et une troisième mise en demeure, a pris le 23 juin 1888 un arrêté de mise en régie; que, pour justifier la suspension des travaux, l'entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir du défaut de payement d'acomptes, auxquels d'ailleurs il n'aurait pu prétendre à raison des travaux de déblais, les seuls qu'il eût encore exécutés; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que la mise en régie a été prononcée;

III. *En ce qui touche la résiliation :*

Sur les conclusions de la ville de Nantes tendant à l'annulation de la résiliation prononcée par l'arrêté attaqué, et à la mise à la charge de l'entrepreneur de toutes les conséquences de la régie, et sur les conclusions du sieur Guihot tendant à l'allocation de dommages-intérêts pour substitution irrégulière d'un nouveau marché à son entreprise :

Considérant que, d'après l'article 27 du cahier des charges applicable aux entreprises communales, la ville, pour faire exécuter les travaux abandonnés par le sieur Guihot, avait le choix entre la régie et la résiliation avec ou sans réadjudication à la folle enchère;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la continuation de la régie, organisée par arrêté du maire, a été ordonnée par la lettre du préfet ci-dessus mentionnée; mais que le sieur Fouger,

régisseur, au lieu de poursuivre l'exécution du marché du sieur Guihot, a passé les 30 juillet et 7 août 1888 avec le sieur Perdriel, deux marchés ayant pour objet l'achèvement de tous les travaux; que ces marchés, dans les conditions où ils sont intervenus, ont constitué un contrat nouveau substitué au marché primitif; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a déclaré résilié le marché du sieur Guihot et a refusé de laisser à la charge de cet entrepreneur les conséquences de la régie;

Considérant que la résiliation ainsi prononcée ne procédant d'aucun fait d'inexécution par la ville de ses obligations avec l'entrepreneur, et les faits qui ont autorisé la mise en régie étant uniquement imputables à ce dernier, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a rejeté la demande en dommages-intérêts;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant le pourvoi de la ville de Nantes que celui du sieur Guihot... (Pourvoi de la ville et celui du sieur Guihot rejetés. Chacune des parties supportera les dépens qu'elle a exposés.)

(N° 351)

[15 février 1895]

Travaux publics. — Architecte. — Honoraires. — Frais de voyage. — (Ville de Vannes contre sieur Charrier.)

Frais d'emballage et de transport des matériaux : entrée en compte pour le calcul des honoraires (III).

Projets distincts dressés, sur la demande de la municipalité, et exécutés par suite de circonstances non imputables à l'architecte : honoraires dus (I).

Plan parcellaire d'expropriation demandé à l'architecte et étranger aux travaux dont il était chargé : allocation d'honoraires spéciaux (V).

Travaux dépassant les prévisions du devis résultant de modifications prescrites par la municipalité : entrée en compte dans le calcul des honoraires (II).

Voyages accomplis par l'architecte dans des circonstances exceptionnelles, sur la demande de la municipalité : ils ne rentrent pas dans les obligations découlant de la direction des travaux; allocation d'une indemnité (IV).

. . . .

I. En ce qui concerne *les deux projets dressés par l'architecte et non suivis d'exécution :*

Considérant que le sieur Charrier a préparé pour la ville de Vannes et sur sa demande deux projets successifs de construction d'un hôtel de ville sur des emplacements différents et dans des conditions tout à fait dissemblables; que ces deux projets, essentiellement distincts l'un de l'autre, ont été approuvés par le conseil municipal, et que s'ils n'ont pas été exécutés à raison de circonstances non imputables à l'architecte, la commune ne saurait se prévaloir de ce fait pour lui refuser la rémunération de son travail;

Considérant, d'autre part, que la Ville ne justifie pas des honoraires alloués de ce chef par le conseil de préfecture soient exagérés;

II. *Sur les conclusions de la Ville tendant à ce qu'il ne soit alloué au sieur Charrier aucun honoraire pour les travaux dépassant la prévision du devis :*

Considérant que, si, aux termes de l'article 20 de la loi du 27 juin 1833, déclaré applicable aux travaux communaux par l'article 9 de la loi du 15 mai 1850, il n'est accordé aucun honoraire aux architectes pour les dépenses qui excèdent le devis, cette disposition ne saurait être appliquée à l'espèce; qu'il résulte en effet de l'instruction que, si les prévisions du devis ont été dépassées d'une somme importante, cette augmentation est uniquement imputable à la municipalité qui a demandé et approuvé des travaux supplémentaires ou des modifications apportées au projet en cours d'exécution; qu'ainsi la ville de Vannes n'est pas fondée à soutenir que les honoraires de l'architecte, calculés proportionnellement au montant des travaux, ne doivent pas être augmentés à raison des travaux supplémentaires;

III. *En ce qui concerne les frais d'emballage et de transport des matériaux :*

Considérant que ces frais entrent en compte dans les dépenses de la construction dirigée par le sieur Charrier; qu'ainsi il n'y a pas lieu de les déduire pour le calcul des honoraires;

IV. *En ce qui concerne les frais de plusieurs voyages à Paris du sieur Charrier :*

Considérant que dans les circonstances exceptionnelles où le sieur Charrier a dû se rendre plusieurs fois à Paris, sur la demande du conseil municipal, ces déplacements ne rentraient

pas dans les obligations découlant pour l'architecte de la direction des travaux, et qu'en lui allouant une somme de 1.000 francs le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des dépenses avancées de ce chef par le sieur Charrier;

V. *Sur le chef de réclamation relatif à un plan parcellaire d'expropriation :* . . . .

Considérant qu'il s'agissait d'un travail n'ayant aucun rapport avec la construction de l'hôtel de ville; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué à l'architecte un honoraire distinct, et que la Ville ne justifie pas que la somme de 240 francs soit exagérée;

Sur les intérêts des intérêts. . . . .

(Requête de la Ville rejetée. Intérêts échus au 4 février 1891, au 22 mars 1893 et au 28 décembre 1894 des sommes dues au sieur Charrier par la Ville, capitalisés à partir de ces dates.)

(N° 352)

[15 février 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Compagnie de chemins de fer. Sous-traitant. Compétence. — (Sieur Bertrand-Rosazza.)

Des dommages étant causés à un particulier par des travaux publics entrepris par une compagnie de chemin de fer et exécutés pour son compte par un sous-traitant, le conseil de préfecture, compétent pour apprécier la responsabilité de la compagnie, ne l'est pas pour apprécier celle du sous-traitant vis-à-vis soit de la compagnie, soit du particulier. Arrêté annulé d'office (*).

Considérant que, si le conseil de préfecture était compétent pour connaître de l'action formée par la demoiselle Manoyer contre la compagnie des chemins de fer du sud de la France, à raison des dommages qu'elle aurait éprouvés par suite de l'exécution des travaux entrepris par cette compagnie, il ne lui appartenait pas de statuer sur les rapports de cette dernière avec le

---

(*) Voy. 8 août 1884, Fransa et Bonnet, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 742.

sieur Rosazza, son sous-traitant, chargé à ce titre de l'exécution des travaux; qu'il suit de là que le conseil de préfecture était incompétent pour apprécier la responsabilité de ce sous-traitant, soit envers la compagnie, soit au regard de la demanderesse et qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a condamné le sieur Rosazza solidairement avec la compagnie à la réparation des dommages causés... (Arrêté annulé en tant qu'il a condamné le sieur Rosazza à payer diverses indemnités à la demoiselle Manoyer. Dépens supportés par la demoiselle Manoyer.)

(N° 353)

[22 février 1895]

Voirie (Grande). — Contravention. — Canal de navigation. — Interception d'une écluse. — Frais du procès-verbal. — Absence d'amende. — (Ministre des travaux publics contre sieur Jal.)

Le fait de barrer une écluse avec un bateau, de façon à intercepter le passage pendant plusieurs heures, constitue une contravention de grande voirie.

Frais du procès-verbal. — La condamnation aux frais du procès-verbal ne constitue pas une peine accessoire à l'amende. En conséquence, cette condamnation doit être prononcée même quand il s'agit d'une contravention qui n'est punie d'aucune amende (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, contrairement aux ordres du garde de service à l'écluse des Combles, le sieur Jal a placé son bateau de manière à gêner les mouvements des bateaux voisins et à empêcher leur passage pendant plusieurs heures; qu'en portant atteinte à la liberté et à la sûreté de la navigation, il a commis une contravention à l'article 8 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Considérant que, si aucun des anciens règlements maintenus par la loi des 19 et 22 juillet 1791, ni aucune autre disposition de loi ne punit d'une amende la contravention dont s'agit, cette circonstance ne pouvait dispenser le conseil de préfecture de

---

(*) Rap. Pons, 1er février 1895, *suprà*, p. 117.

condamner le sieur Jal aux frais du procès-verbal dressé contre lui par application de l'article 62 et du paragraphe 2 de l'article 63 de la loi du 22 juillet 1889; qu'ainsi le ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Sieur Jal condamné aux frais du procès-verbal.)

(N° 354)

[22 février 1895]

Cours d'eau non navigables. — Associations syndicales. — Travaux défensifs. — Taxe. — Degré d'intérêt. — (Syndicats des Numéros et du Ravin de Saint-Jacques.)

Appréciation du degré d'intérêt d'une usine dans les travaux de défense, et classement par voie de conséquence dans une zone de protection en rapport avec cet intérêt : fixation de la taxe corrélative. Régularité.

Intérêts. — En cas de trop perçu, le juge de la taxe n'est pas compétent pour ordonner le remboursement avec intérêts, au taux légal, des sommes indûment payées par le contribuable. S'il appartient au conseil de préfecture de prononcer la décharge de cotes imposées à tort, et aux préfets de prendre les mesures nécessaires pour faire restituer aux contribuables les sommes indûment payées, aucune disposition de loi n'autorise ceux-ci à réclamer les intérêts.

Suite de l'arrêt du 9 mai 1890, *Ann.* 1892, p. 444.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, d'une part, que le revenu de 239f,21 assigné à l'usine des sieurs Ravel, afin de servir de base au calcul de la taxe dont ils étaient passibles, au rôle du syndicat de l'année 1885, était exagéré et qu'il y a lieu de le réduire à 169f,60; d'autre part, qu'il sera fait une exacte appréciation de l'intérêt de cet établissement industriel dans les travaux de défense exécutés par le syndicat en le classant dans la troisième classe de la zone de protection;

Considérant qu'eu égard aux bases de l'imposition afférente à

l'usine des sieurs Ravel, ci-dessus définies, la taxe de 328f,15 dont ils ont été déclarés redevables par le conseil de préfecture, pour l'année 1885, n'est pas trop faible; que, dès lors, les conclusions du syndicat tendant à ce que cette taxe soit fixée à 457f,20 doivent être rejetées;

En ce qui touche les intérêts des sommes indûment versées par les sieurs Ravel :

Considérant qu'aux termes de l'article 15, paragraphe 2, de la loi du 21 juin 1865, le recouvrement des taxes syndicales pour la défense contre les fleuves, torrents, rivières est fait comme en matière de contributions directes;

Considérant que, d'après les dispositions de la loi du 2 messidor an VII et de l'arrêté du 24 floréal an VIII, il appartient au conseil de préfecture de prononcer la décharge des cotes imposées à tort et aux préfets de prendre les mesures nécessaires pour faire restituer aux contribuables les sommes qu'ils ont indûment payées, mais qu'aucune disposition de loi ou de règlement n'autorise ces contribuables à réclamer des sommes qui leur sont restituées; que, dès lors, le syndicat est fondé à demander la décharge de la condamnation prononcée contre lui par l'arrêté attaqué de servir aux sieurs Ravel les intérêts des sommes perçues en trop au rôle de l'année 1885;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le syndicat n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de la cause, en mettant à sa charge les frais de l'expertise qui a eu lieu sur la réclamation des sieurs Ravel... (Décharge de la condamnation aux intérêts des sommes perçues en trop au rôle de 1885, à titre de taxe syndicale incombant aux sieurs Ravel. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 555)

[22 février 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre héritiers Villetel.)

Art. 32. — *Dépassement du tiers des quantités prévues au*

devis pour la maçonnerie de pierres de taille tendres. Indemnité allouée (VII).

Art. 41. — Réclamations formées plus de vingt jours après la présentation du décompte. Non-recevabilité. Rejet d'une objection tirée de ce que l'administration, en assistant à l'expertise sans formuler de réserves, a renoncé au droit d'opposer la fin de non recevoir (VI).

Carrières. — Lorsque le devis prévoit deux carrières et que les entrepreneurs n'extraient des matériaux que dans l'une d'elles, ils ne sont pas fondés à réclamer une indemnité à raison de l'éloignement de cette carrière de certains points des travaux s'ils ne justifient pas que la carrière non ouverte ne pouvait leur fournir les matériaux nécessaires et alors qu'ils avaient d'ailleurs intérêt à ne se servir que de la carrière ouverte (V).

Déblais. — Prix forfaitaire. — En présence de la clause forfaitaire du cahier des charges portant qu'un prix unique moyen du mètre cube de déblais est établi en tenant compte des diverses natures de terrains, que l'entrepreneur devra avant l'adjudication se rendre compte de la proportion de déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine, et que les réclamations qu'il présenterait ultérieurement à ce sujet seront rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors de l'entreprise, ou qu'ils auraient été inachevés, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander un supplément de prix en se fondant sur l'insuffisance des sondages (IV).

Sujétions. — Travaux continués sur l'ordre des ingénieurs pendant un hiver exceptionnellement rigoureux ayant nécessité l'emploi de la poudre pour l'extraction des déblais de terre. Indemnité allouée (III).

Travail imprévu, prix nouveau, rabais. — Prix spécifié pour un travail déterminé, non applicable à un autre travail exécuté avec les matériaux provenant des mêmes carrières; sujétions différentes; prix nouveau non susceptible de rabais (II).

. . . .

SUR LE 3e CHEF RELATIF AUX COURONNEMENTS DES MURETTES :

I. *En ce qui concerne les quantités portées en travaux terminés au décompte de la fin de l'année* 1880 :

Considérant que les entrepreneurs ne contestent pas que leur réclamation était, en ce qui concerne lesdites quantités, frappée de la déchéance édictée par l'article 41 des clauses et conditions

générales, mais qu'ils soutiennent que l'administration, en assistant à l'expertise sans formuler de réserves, a renoncé au droit d'opposer cette fin de non-recevoir;

Considérant que l'on ne saurait regarder le fait invoqué comme une renonciation tacite de l'administration au droit de se prévaloir de déchéances, alors surtout que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a ordonné l'expertise réservait expressément tous les droits et moyens des parties;

II. *En ce qui concerne le surplus des quantités portées au décompte définitif :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les couronnements des murettes constituaient un travail imprévu; que l'ordre d'exécution n'indiquait pas dans quelle carrière devaient être pris les matériaux nécessaires à leur construction et qu'en fait les entrepreneurs ont employé, avec l'agrément de l'administration, des pierres de Saint-Vivien;

Considérant que le bordereau ne contient pas de prix pour les maçonneries en pierres de taille de Saint-Vivien; que si, en vertu d'une convention spéciale, le prix n° 78 a été appliqué à des maçonneries du souterrain exécutées avec des pierres de taille de cette carrière, il résulte de l'expertise que les travaux en vue desquelles cette convention a été passée et qui y sont spécifiés présente des sujétions particulières et ne sont pas analogues à ceux sur lesquels porte la contestation; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le prix n° 78 a été appliqué à ces derniers ouvrages; qu'il y avait lieu d'établir un prix nouveau et qu'il résulte de l'instruction, notamment des calculs du tiers-expert, qu'il en sera fait une exacte évaluation en allouant aux entrepreneurs 46f,02 par mètre cube, ce prix n'étant pas susceptible de rabais; que, de ce chef, la plus-value allouée par le conseil de préfecture doit être réduite de 2.807f,29;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que le prix du parement vu appliqué par le conseil de préfecture n'est pas exagéré;

III. *Sur le 7e chef relatif aux travaux exécutés pendant l'hiver* 1879-1880 :

Considérant qu'il est établi par l'expertise que les entrepreneurs ont dû, pour se conformer aux instructions des ingénieurs, continuer leurs travaux dans des conditions anormales pendant les froids exceptionnels de l'hiver 1879-1880; qu'ils ont été notamment obligés d'employer de la poudre pour l'extraction des déblais de terre; que c'est dès lors avec raison que le conseil

de préfecture a, conformément à l'avis émis par tous les experts, décidé qu'il devait être tenu compte aux sieurs Villetel de l'excédent de dépenses occasionné par l'exécution des travaux dans de semblables conditions et qu'il résulte des éléments du dossier qu'en leur allouant la somme proposée par le tiers-expert il a fait une exacte évaluation de l'indemnité due de ce chef par l'État;

IV. *Sur le 4e chef relatif aux déblais de rocher :*

Considérant que l'article 116 du cahier des charges porte qu'un prix moyen du mètre cube de déblai est établi en tenant compte des diverses natures de terrains; que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, s'assurer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine et que les réclamations qu'il présenterait ultérieurement à ce sujet seront rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors de l'emprise ou qu'ils auraient été inachevés;

Considérant que, en présence de ces dispositions formelles du cahier des charges, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation des sieurs Villetel fondée sur l'insuffisance des sondages;

V. *Sur le 8e chef relatif à la provenance des moellons bruts pour revêtements :*

Considérant que le devis prévoyait comme lieux d'extraction les carrières de Saint-Vivien et celles des environs du cimetière de Lisle, que les entrepreneurs fondent leur réclamation sur ce que ces dernières carrières n'ayant pu fournir de matériaux de cette nature ils ont été obligés de tirer tous leurs moellons des carrières de Saint-Vivien et d'augmenter ainsi leurs frais de transport pour les parties de la ligne plus éloignées de cette carrière que du cimetière de Lisle;

Mais considérant qu'il n'est pas établi que les entrepreneurs n'auraient pas pu trouver dans les environs du cimetière de Lisle des carrières propres à leur fournir des moellons; qu'il résulte de l'instruction qu'ils avaient intérêt à ne pas ouvrir de carrières en ce lieu et à employer pour tout le lot à eux adjugé les moellons des carrières de Saint-Vivien qu'ils exploitaient; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité;

VI. *Sur le 9e chef relatif au prix de fouille des perrés :*

Considérant que le décompte définitif a été accepté par les entrepreneurs sous réserve des réclamations contenues dans leur lettre du 27 juin 1882; que la réclamation concernant le prix des

fouilles des perrés a été formulée pour la première fois dans leur mémoire du 22 juin 1883; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation par application de l'article 41 des clauses et conditions générales comme tardivement produite, l'administration n'ayant d'ailleurs, à aucun moment de la procédure, renoncé à se prévaloir de cette déchéance;

VII. *Sur le 10e chef relatif à l'indemnité réclamée par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour les maçonneries de pierres de taille tendres :*

Considérant que l'État soutient que le dépassement de plus d'un tiers des quantités prévues au devis pour cette nature d'ouvrage provient de ce que, en vertu d'une convention intervenue au cours des travaux entre l'administration et les entrepreneurs, on aurait porté au décompte comme maçonneries de pierres de taille tendres des maçonneries d'une nature spéciale imprévue au devis, mais que le ministre ne rapporte pas la preuve d'une semblable convention; — que, dès lors, et l'expertise établissant que l'exécution des quantités supplémentaires payées comme maçonneries de pierres de taille tendres a occasionné une perte aux sieurs Villetel, il y a lieu de leur allouer une indemnité, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales et qu'il résulte des éléments du dossier qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant à la somme de 1.721f,09 proposée par le tiers-expert;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu, réformant l'arrêt attaqué, de les mettre pour un quart à la charge des sieurs Villetel et pour le surplus à la charge de l'État;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

... (La plus-value allouée par le conseil de préfecture sous le 3e chef est réduite à 2.807f,29. Il est alloué aux entrepreneurs une indemnité de 1.721f,09 pour les quantités de maçonneries de pierres de taille tendres dépassant les prévisions du devis. En conséquence, la somme de 32.036f,42, que l'État a été condamné à payer aux sieurs Villetel en sus du montant de leur décompte, est réduite à celle de 30.050f,22 avec intérêts du 18 mai 1882, capitalisés au 21 juillet 1893. Les frais d'expertise seront supportés pour trois quarts par l'État et pour un quart par les entrepreneurs. L'État supportera la moitié des dépens exposés par les sieurs Villetel.)

(N° 356)

[22 février 1895]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Occupation. — Alignement. — Relaxe. — (Sieur Reverdin.)

Le maréchal-ferrant, qui a déposé des matériaux sur un terrain situé en dehors des alignements de la route, approuvés par décret et qui n'y ont été incorporés par aucun acte régulier ne commet pas une contravention de grande voirie (*).

CONSIDÉRANT que, pour condamner le sieur Reverdin, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le terrain sur lequel le requérant a établi une construction et déposé des matériaux constitue une dépendance de la route nationale n° 101, dans la traverse de Berrias;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des rapports des ingénieurs que l'emplacement de la construction dont s'agit, formé de l'ancien lit d'un ruisseau comblé au niveau de la voie publique, n'a jamais été régulièrement incorporé à la route nationale; que, par suite, ce terrain n'était pas soumis au régime de la grande voirie; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas renvoyé le requérant des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal de contravention dressé contre le requérant.)

(N° 357)

[1er mars 1895]

Communes. — Rues et places. — Alignement. — Projet. — Ouverture d'une voie nouvelle. — Expropriation ou acquisition des terrains à l'amiable nécessaire. — Refus de délivrer l'ali-

(*) Voy. 8 août 1892, Ministre des travaux publics contre dame veuve Gautier, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 734 et les renvois.

gnement individuel conformément à ce projet. — Compétence. — (Sieurs Sauton frères contre ville de Paris.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande d'indemnité fondée sur ce que la délivrance d'un alignement pour construire aurait été refusée par le maire (le préfet de la Seine, dans l'espèce), en vue de rendre moins onéreux les travaux de redressement et de nivellement projetés par la commune (Paris dans l'espèce).

Lorsqu'un projet, approuvé par un arrêté préfectoral, a en réalité pour objet l'ouverture d'une voie nouvelle sur une propriété, opération à laquelle il ne peut être procédé qu'après l'acquisition soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des terrains nécessaires, le propriétaire riverain n'est pas fondé à exiger l'alignement individuel, conformément au plan annexé à ce projet et, par suite, ni le refus du maire (le préfet de la Seine dans l'espèce), de leur délivrer l'alignement, ni le retard mis à leur répondre ne peuvent ouvrir à son profit un droit à indemnité.

Sur la compétence :

Considérant que les sieurs Sauton soutiennent que ce serait en vue de rendre moins onéreux les travaux de redressement et de nivellement de la rue du Saint-Gothard projetés par la ville de Paris que le préfet de la Seine a refusé de leur délivrer l'alignement pour construire suivant le plan approuvé par l'arrêté préfectoral du 17 avril 1856; qu'ainsi la demande qu'ils ont formée était de celles qu'il appartenait au conseil de préfecture d'examiner par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que, par suite, c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, il s'est déclaré incompétent pour en connaître;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du plan des lieux joint au dossier que le projet approuvé par l'arrêté du 17 avril 1856 avait pour objet, en réalité, l'ouverture d'une voie sur la propriété des sieurs Sauton, opération à laquelle il ne pouvait être procédé qu'après l'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation des terrains nécessaires; qu'ainsi les sieurs Sauton n'étaient pas fondés à exiger l'alignement individuel suivant les données du plan de 1856 et que, par suite, ni le refus par le préfet de le leur délivrer, ni le retard qu'il aurait mis à leur répondre ne saurait ouvrir à leur profit une action en dommages-intérêts et qu'il y a lieu de rejeter leur demande...

(Arrêté annulé. Les conclusions des sieurs Sauton à fin d'indemnité sont rejetées).

(N° 358)

[1er mars 1895]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Captage d'une source. — Distribution d'eaux. — Caractère de travaux publics. Compétence. — Dommages causés aux fonds inférieurs. — Propriété de la source. — Usage normal. — Droits excédés. — Engagement pris d'indemniser. — **(Sieurs Torrilhon et Cie contre ville de Clermont-Ferrand.)**

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur des demandes d'indemnité formées par des propriétaires ou usiniers, à raison du dommage qui leur a été causé par l'usage des eaux d'une source fait par une commune dans un intérêt public et par des travaux d'adduction de ces eaux (*).

Le fait qu'une commune a pu acquérir une source de gré à gré pour l'exécution d'un projet de distribution d'eaux, sans recourir à l'expropriation, n'enlève pas à ce travail le caractère d'un travail public (**).

Une commune n'est pas fondée, pour repousser une demande d'indemnité, fondée sur le préjudice causé à des propriétaires par le captage de sources, à soutenir qu'elle n'a fait qu'user de son droit de propriété sur les sources, alors surtout qu'elle s'est engagée, par délibération du conseil municipal, à indemniser lesdits propriétaires des dommages qui résulteraient pour eux des travaux et qu'il est constaté que, si elle n'a pas eu besoin d'une déclaration d'utilité publique, elle n'a pu, du moins, entreprendre les travaux que grâce à l'intervention de l'autorité supérieure (***).

Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté ne mentionnant pas les noms des parties. Annulation.

. . . .

(*-**) Voy. 5 mai 1893, Sommelet, *Ann.* 1894, p. 134 et la note.

(***) Rap. 9 août 1893, Blin contre Ville de Rouen, *Ann.* 1894, p. 436 et les renvois.

Considérant qu'il a été procédé sur les réclamations des sieurs Torrilhon et autres à une même instruction et statué par un seul arrêté du conseil de préfecture; que leurs pourvois contre cet arrêté présentent à juger les mêmes questions; qu'il y a lieu, dès lors, de les joindre pour y être statué par une même décision;

En la forme :

Considérant que l'arrêté attaqué, contrairement aux prescriptions de l'article 48 de la loi du 22 juillet 1889, ne mentionne pas les noms des parties; qu'ainsi il doit être annulé;

En ce qui touche les réclamations des sieurs Torrilhon et autres :

Considérant que ces réclamations tendent à obtenir réparation des dommages résultant pour eux du détournement, au profit de la ville de Clermont-Ferrand, des sources de Marpon;

Considérant que la ville n'a pris possession de ces sources que pour assurer l'exécution d'un projet de distribution d'eau dans la commune; que l'usage des eaux et les travaux de captage et d'adduction forment un tout inséparable et que la circonstance que la ville a acquis de gré à gré la propriété des sources et a pu exécuter la canalisation sans recourir à une déclaration d'utilité publique, ne saurait modifier le caractère de ce projet qui constitue un travail public; qu'il appartient, dès lors, au conseil de préfecture, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de statuer sur les difficultés auxquelles il peut donner lieu et d'apprécier, d'après la nature et l'importance de l'entreprise les droits que les requérants peuvent faire valoir à une indemnité;

Considérant, en outre, que, dans l'espèce, la ville de Clermont-Ferrand est d'autant moins fondée à invoquer son droit de propriété sur les sources pour refuser aux requérants toute réparation, qu'elle s'est expressément engagée, par délibération du conseil municipal du 4 mai 1884, à les indemniser des dommages qui résulteraient de ses travaux; que cet engagement, parfaitement régulier dans la forme, n'a jamais été retiré et que la ville ne peut se prévaloir, pour refuser de l'exécuter, de ce que les travaux ont été effectués sans déclaration d'utilité publique, alors qu'il est constaté qu'elle n'a pu les entreprendre que grâce à l'intervention de l'autorité supérieure; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être procédé à l'expertise réclamée et statué ensuite ce qu'il appartiendra... (Arrêté annulé. Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être, après expertise,

statué ce qu'il appartiendra sur les réclamations des sieurs Torrilhon et autres. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 359)

[8 mars 1895]

Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Rectification. — Conseil général et commission départementale. — Enquête : tracés divers proposés pour la rectification. — Décision du conseil général ordonnant la rectification ; notification individuelle. — (Sieur Thélohan.)

Compétence. — C'est au conseil général et non à la commission départementale qu'il appartient d'ordonner la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun.

Enquête. — Les tracés proposés pour la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun ne doivent pas tous être soumis à l'enquête. — Il suffit que le projet, sur lequel intervient la décision du conseil général ordonnant la rectification du chemin, soit soumis à l'enquête.

Décision du conseil général ordonnant la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun. Communication individuelle aux parties intéressées. — Cette communication est exigée seulement pour les décisions prises par la commission départementale et non pour les décisions du conseil général. D'ailleurs, le défaut de communication ne saurait entraîner la nullité de la délibération, alors que cette délibération a été prise par l'autorité compétente, il n'aurait d'effet qu'en ce qui concerne les délais du pourvoi au Conseil d'État. — Enfin, dans l'espèce, la délibération attaquée avait été régulièrement publiée ; elle avait été notifiée au conseil municipal de la commune et aux parties intéressées par voie de publication et d'affiches.

. . . .

Sur le moyen tiré *de ce que le conseil général a statué, alors que la commission départementale aurait eu seule compétence pour ordonner la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun :*

Considérant que, d'après les articles 44 et 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général opère le classement et la recon-

naissance, détermine la largeur et la direction, et prescrit l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux d'intérêt commun ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin de Saint-Dolay à Redon est un chemin d'intérêt commun; qu'ainsi il appartenait au conseil général d'en ordonner la rectification par la délibération attaquée ;

Sur le moyen tiré de ce que la délibération attaquée serait nulle par le motif que le tracé proposé par le sieur Thélohan n'aurait pas été soumis à l'enquête :

Considérant qu'aucune disposition de la loi de règlement n'impose à l'administration l'obligation d'ouvrir une enquête sur tous les tracés proposés; qu'il suffit, pour la régularité de la délibération, que le projet sur lequel elle intervient ait été l'objet de cette mesure d'instruction ; qu'il n'est pas contesté par le sieur Thélohan qu'une enquête a été ouverte sur le projet soumis à l'examen du conseil général du Morbihan ;

Sur le moyen tiré de ce qu'aucune communication individuelle de la décision intervenue n'a été faite au requérant :

Considérant que la loi du 10 août 1871 n'exige la communication aux parties intéressées que pour les décisions prises par la commission départementale; que, dans l'espèce, la délibération approuvant la rectification du chemin vicinal d'intérêt commun de Saint-Dolay à Redon a été prise par le conseil général; qu'au surplus, le défaut de notification ne saurait rétroagir contre la régularité de la décision prise par l'autorité compétente et n'aurait d'effet qu'en ce qui touche les délais du pourvoi au Conseil d'État; qu'enfin, il résulte des documents versés au dossier que cette délibération a été notifiée au conseil municipal de Rieux et aux parties intéressées par voie de publication et d'affiches; qu'ainsi elle a été régulièrement publiée;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la requête du sieur Thélohan doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 360)

[8 mars 1895]

Cours d'eau. — Syndicats défensifs. — Apport de digues. — Indemnité. — Fixation. — Indemnité allouée par le Conseil

d'État inférieure à celle fixée par le conseil de préfecture. — Restitution de la différence. — Intérêts. — Frais d'expertise et de tierce-expertise. — (Syndicat de Sénestis contre sieurs Laliman et consorts.)

Fixation de l'indemnité due aux propriétaires, qui ont fait apport de digues à un syndicat, en tenant compte, d'une part, du cube de ces digues et du prix qu'aurait coûté leur construction à l'époque de la constitution du Syndicat, et, d'autre part, des travaux de régularisation qui sont nécessaires et du fait que ces digues étant trop voisines du lit de la Garonne sont plus particulièrement exposées à être détériorées pendant les crues du fleuve.

Restitution ordonnée des sommes, dont les indemnités, allouées par le conseil de préfecture, ont été diminuées par le Conseil d'État et allocation des intérêts capitalisés à partir du jour des payements de ces indemnités effectués par le Syndicat.

Frais d'expertise et de tierce-expertise mis à la charge du Syndicat, aucune offre sérieuse d'indemnité n'ayant été faite par le Syndicat.

Dépens : Non-lieu à condamnation aux dépens, les contestations relatives à la répartition des dépenses entre les membres des associations syndicales et à la perception des taxes étant introduites sans frais.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de la vérification supplémentaire à laquelle il a été procédé en exécution de la décision ci-dessus visée du Conseil d'État que le cube des digues litigieuses construit par les propriétaires ou leurs auteurs doit être fixé pour le sieur Martin à 6.270^{m},71, pour le sieur de Montard à 1.106^{m},20, pour le sieur Laliman (Louis) à 1.993^{m},11, pour les héritiers du sieur Réjant à 1.266^{m},20 et pour le sieur Laliman (Simon) à 7.009^{m},07;

Considérant, d'autre part, que les indemnités à allouer aux sieurs Laliman et autres doivent représenter l'avantage réel résultant pour le Syndicat de leur apport; que, par suite, il y a lieu de les calculer en appliquant aux cubes ci-dessus déterminés le prix que leur construction aurait coûté en 1876; qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport du tiers-expert, et qu'il n'est pas contesté que le coût de la construction était par mètre cube de digue, en 1876, de 0^{f},98, et qu'il y a

lieu d'adopter ce chiffre pour le calcul des indemnités dont s'agit;

Mais considérant que les digues des sieurs Laliman et autres ne sauraient être conservées dans leur état actuel; que des travaux de régularisation sont nécessaires et devront être effectués par le Syndicat; que, d'autre part, ces digues trop voisines du lit de la Garonne sont plus particulièrement exposées à être détériorées pendant les crues du fleuve; que cette situation entraîne pour le Syndicat une aggravation des dépenses d'entretien et a pour effet de rendre nécessaire la construction d'un réservoir a la partie aval de la digue; qu'à raison de ces faits les indemnités calculées, sur les bases ci-dessus indiquées, doivent être réduites dans de fortes proportions et qu'il en sera fait une juste évaluation en les fixant à 2.795 francs pour le sieur Martin, 450 francs pour le sieur de Montard, 770 francs pour le sieur Laliman (Louis), 530 francs pour les héritiers du sieur Réjant et 3.105 francs pour le sieur Laliman (Simon);

Sur les conclusions du Syndicat tendant à la restitution des sommes payées par lui aux sieurs Laliman et autres en exécution de l'arrêté attaqué :

Considérant que le Syndicat de Sénestis justifie avoir payé aux sieurs Laliman et consorts, en exécution de l'arrêté attaqué, le 20 septembre 1890, la somme de 30.213f,05 et le 21 mars 1891, celle de 4.289f,85, comprenant le montant des indemnités en capital et intérêts à dater du 1er juillet 1879 et les frais d'expertise;

Considérant que l'exécution des arrêtés des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui l'ont poursuivie; qu'ainsi le Syndicat de Sénestis est fondé à demander que les sieurs Laliman et autres soient condamnés à lui restituer les sommes, dont les indemnités ont été diminuées et qu'ils ont touchées aux dates ci-dessus indiquées; que le Syndicat est également fondé à demander les intérêts de ces sommes à partir des jours des payements faits par lui et les intérêts des intérêts capitalisés, en ce qui touche la somme payée le 20 septembre 1890, aux dates des 18 décembre 1891, 6 novembre 1893 et 31 janvier 1895, et, en ce qui touche la somme payée le 21 mars 1891, aux dates des 6 novembre 1893 et 31 janvier 1895;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le Syndicat n'ayant fait avant l'expertise aucune offre sérieuse d'indemnité, c'est avec raison que le con-

seil de préfecture a mis à sa charge tous les frais d'expertise et de tierce-expertise:

Sur les dépens :

Considérant que les contestations relatives à la répartition des dépenses entre les membres des associations syndicales et à la perception des taxes sont introduites sans frais; qu'ainsi il n'y a pas lieu de prononcer une condamnation aux dépens... (indemnités réduites à 2.795 francs pour le sieur Martin, 450 francs pour le sieur de Montard, 770 francs pour le sieur Laliman (Louis), 530 francs pour les héritiers du sieur Réjant, 3.105 francs pour le sieur Laliman (Simon), avec intérêts du 1er juillet 1879 au 20 septembre 1890 jour du payement par le Syndicat, et intérêts capitalisés au 8 janvier 1889 et au 4 mars 1890 jusqu'au 20 septembre 1890. Les défendeurs rembourseront au Syndicat les sommes excédant celles auxquelles ils ont droit en vertu de la disposition qui précède et qui leur ont été payées par le Syndicat le 20 septembre 1890 et le 21 mars 1891, avec les intérêts à dater des jours des payements. Leurs intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 18 décembre 1891, 6 novembre 1893 et 31 janvier 1895 pour la somme payée le 20 septembre 1890 et aux dates des 6 novembre 1893 et 31 janvier 1895 pour la somme payée le 21 mars 1891.)

(N° 361)

[15 mars 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions du 16 *novembre* 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Lothion.)

Art. 10. — *Ordre écrit non produit. Rejet* (*VI*).

Art. 16. — *Si, en cas d'insuffisance de la retenue de* 1 *p.* 100 *établie par l'arrêté du* 15 *décembre* 1848, *pour assurer le service sanitaire des chantiers, il est pourvu au moyen d'une allocation, réglée par le ministre des travaux publics, l'entrepreneur est fondé à réclamer à l'État le remboursement de la différence, au cas où la dépense faite a été supérieure au produit de la retenue.*

Mais dans l'espèce, l'entrepreneur ayant passé avec plusieurs

compagnies des contrats d'assurance, le ministre est fondé à soutenir qu'il ne peut lui être alloué une somme supérieure aux déboursés effectifs de l'entrepreneur : l'application de ces dispositions ne peut jamais, en effet, devenir pour l'entrepreneur une source de bénéfices (XIV).

Art. 18 *et* 19. — *Faux frais et dépense à la charge de l'entrepreneur : droits de passage payés aux propriétaires, difficultés d'approche de matériaux : Rejet de la demande d'indemnité (VII).*

Art. 20. — *Demande de substitution de sable de carrière au sable de Seine prévu au devis refusée par les ingénieurs : pas d'indemnité (XVI).*

Art. 32. — *Augmentation du tiers. — Prix suffisamment rémunérateur, pas de préjudice. Non-lieu à indemnité supplémentaire. Rejet (XI). — Prix non rémunérateur. Indemnité allouée (XII).*

Art. 49. — *Retards dans les paiements, faute de fonds disponibles; pas d'indemnité (XV).*

Changements imposés en cours d'exécution à l'entrepreneur : Remaniement effectué dans les travaux exécutés : indemnité allouée (II).

Déblais. — Prix forfaitaire. Art. 98 *du devis. — En présence d'une clause du devis fixant un prix unique applicable aux déblais de toute catégorie, et déclarant que sous aucun prétexte le prix ne pourra être modifié, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander une indemnité par le motif que le sondage n'aurait pas été exactement conforme aux déblais exécutés, au point de vue des proportions respectives des éléments rencontrés (V).*

Dommages causés à l'entreprise. — Retards apportés à la construction d'un pont définitif compris dans l'entreprise ayant rendu nécessaire la construction d'un pont provisoire : absence de faute des ingénieurs. Rejet (VIII).

Occupation de terrains. Indemnités non prévues au bordereau remboursées à l'entrepreneur (III).

Sujétions. — Plus-value demandée pour — dérivation des eaux courantes : Rejet : le devis ne distingue pas entre les eaux courantes d'une part, et les eaux fluviales et les sources de l'autre (IV); analogue (XXXI).

— Emploi de moellons de silex provenant de tranchées : Rejet : le devis prévoit cet emploi, et les sondages qui en avaient révélé l'importance (IX).

— Emploi de briques plus petites que celles prévues : aug-

mentation de main-d'œuvre et de la quantité de mortier (*X*).

Travail compris dans un autre. — Le prix de la fouille comprend la main-d'œuvre nécessaire pour nettoyer complètement le sol sur lequel reposent les remblais, et pour purger les déblais à employer en remblais, des mottes de gazon, souches, haies et végétaux quelconques (*VI*).

Travail imprévu. — Maçonnerie de briques de forte épaisseur : prix nouveau (*XIII*).

. . . .

... I. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics, tendant à la suppression d'une somme de* 9.118 *francs pour supplément de transport des déblais de la route départementale n°* 1 :

Considérant que l'entrepreneur allègue que les modifications au projet, mises à l'enquête au cours des travaux par l'administration, en vue de substituer un passage aérien au passage à niveau qui était prévu, l'ont empêché de substituer en temps utile les déblais, mais qu'il ne justifie d'aucun ordre écrit lui prescrivant l'ajournement de ce travail ou le transport de ces déblais dans un endroit autre que celui indiqué au mouvement des terres; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a accordé une indemnité contrairement aux dispositions de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales;

... II. *Chefs* 3 *et* 12 : — *En ce qui concerne les remaniements opérés dans les travaux des gares de Gouville et de Breteuil :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux des gares de Gouville et de Breteuil ont subi après leur exécution de nombreux remaniements, par suite des demandes de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, substituée, en cours d'entreprise, à l'État pour l'exploitation de la ligne; qu'il est reconnu par les ingénieurs que le métré des terrassements effectués le 5 avril 1883 ne tient pas compte des modifications exécutées et renferme de nombreuses omissions; que l'administration ne justifie pas que le conseil de préfecture, en allouant sous ces chefs à l'entrepreneur une somme de 11.463 francs, ait fait une inexacte appréciation de la dépense résultant pour l'entrepreneur des changements qui lui ont été imposés, et que, par suite, il y a lieu de rejeter le recours du ministre sur ce point;

.. III *Chef n°* 6 : — *Emprunt de la route départementale n°* 1 :

Considérant que, si l'entrepreneur est fondé à réclamer une allocation supplémentaire pour les indemnités non prévues au bordereau, qu'il a dû payer aux propriétaires des terrains oc-

cupés, il y a lieu, conformément à l'avis des experts désignés par le conseil de préfecture et l'administration et d'après les quittances produites par le sieur Lothion, d'évaluer à 24 francs par are le montant de cette indemnité et de fixer à 2.831 mètres carrés l'étendue de la surface occupée; que, par suite, la somme de 1.273f,52 accordée au sieur Lothion par l'arrêté attaqué doit être réduite à 672 francs;

IV. *Chef n° 8 : — Déblais en cours d'eau :*

Considérant, d'une part, que, d'après les dispositions de l'article 55 du devis, l'entrepreneur demeure chargé de l'écoulement des sources et des eaux qui gêneraient les travaux des tranchées; que ce texte est général et s'applique aux eaux de toute nature; que, d'autre part, les travaux de dérivation exécutés par l'entrepreneur constituent des tranchées et sont soumis aux stipulations ci-dessus; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé au sieur Lothion une indemnité de 644 francs à raison de ces dérivations par le motif que les sujétions ci-dessus rappelées ne concernaient pas les eaux courantes;

V. *Chef n° 9 : — Classification des déblais :*

Considérant que l'article 1er du bordereau fixe un prix unique applicable aux déblais de toute nature, terre végétale, argile et sable mélangés de pierres, gravier compact, banc de rocher, etc., et que parmi les déblais il ne s'en est trouvé aucun dont la nature n'ait été prévue et énoncée par cet article; que, d'après les dispositions de l'article 98 du devis, l'entrepreneur devait se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées, parce qu'après l'adjudication les prix ne pourraient être modifiés sous aucun prétexte et qu'il résulte du rapport des experts désignés par le conseil de préfecture et l'administration que la nature des terrains révélés par les sondages a été très sensiblement la même que celles des déblais rencontrés; que, dans ces circonstances, c'est à tort que par la décision attaquée le conseil de préfecture a accordé une indemnité à l'entrepreneur en se fondant sur ce que les sondages n'avaient pas été exactement conformes aux déblais exécutés au point de vue des proportions respectives de terre, gravier, roche et argiles rencontrés;

VI. *Chef n° 11 : — Défrichement et abatage d'arbres :*

Considérant, d'une part, que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre écrit lui prescrivant de procéder à l'abatage des arbres et que les ingénieurs font connaître que ce travail a été fait par des tiers auxquels le bois a été abandonné en paiement; que,

d'autre part, le prix n° 1 du bordereau comprend, dans les opérations de fouille, la main-d'œuvre nécessaire pour nettoyer complètement le sol sur lequel reposeront les remblais, et pour purger les déblais à employer en remblais, des mottes de gazon, souches, haies ou végétaux quelconques; qu'ainsi l'entrepreneur ne saurait valablement soutenir que l'obligation qui lui est imposée ne s'applique qu'aux déblais extraits et ne comprend pas le défrichement; que, dès lors, le ministre est fondé à demander le retranchement de l'indemnité de 7.364f,49 qui lui a été accordée de ce chef;

... VII. *Chapitre III. — Indemnités pour difficultés d'approche des matériaux employés à des ouvrages imprévus; droits de passage payés aux propriétaires : — Chefs* 2, § 4; 6, § 6; 12, § 8; 15, § 2 :

Considérant que les articles 18 et 19 des clauses et conditions générales mettent expressément ces dépens à la charge de l'entrepreneur et que le conseil de préfecture pour déroger à ces dispositions s'est fondé sur le caractère imprévu des ouvrages dont il s'agit;

Mais considérant que ces ouvrages rentraient dans l'objet général de l'entreprise et qu'ils étaient de même nature que ceux prévus au devis; que, dans ces conditions, l'allocation des prix portés au bordereau comprenait toutes les sujétions imposées à l'entrepreneur par les articles précités et que le ministre est fondé à demander la suppression de l'indemnité de 2.824f,40 accordée au sieur Lothion;

VIII. *Chef n°* 8, § 5 : — *Pont provisoire de charpente au point* 25km,320 :

Considérant qu'il résulte du rapport de deux des experts que les retards apportés à l'établissement du pont définitif qui ont obligé l'entrepreneur à la construction d'un pont provisoire ne proviennent pas de la faute des ingénieurs; qu'ainsi la dépense de cet ouvrage doit rester à la charge de l'entrepreneur, conformément aux dispositions de l'article 111 du devis et que c'est à tort que la décision attaquée a condamné l'État au payement d'une indemnité de 947f,38;

... IX. *Chef n°* 21 : — *Parements vus de moellons de silex :*

Considérant que les dispositions de l'article 19 du devis indiquaient que les moellons pour la maçonnerie devaient provenir des déblais des tranchées; que l'article 65 du bordereau faisait figurer le moellon de silex dans l'énumération des matériaux dont l'emploi pourrait être imposé à l'entrepreneur; que les

sondages exécutés avant l'adjudication révélaient la présence d'une quantité considérable de silex; qu'ainsi le sieur Lothion devait s'attendre à éxécuter avec ces matériaux une grande partie des maçonneries; que les moellons qu'il a employés provenaient exclusivement des tranchées; que, dans ces conditions, c'est à tort que l'arrêté attaqué lui a alloué une indemnité à raison des sujétions résultant pour lui de leur emploi;

... X. *Chef n° 24 : — Maçonnerie de briques : — Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité à raison de la dimension des briques employées :*

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 29 du devis, les briques doivent avoir généralement 0^{m},23 de longueur, 0^{m},11 de largeur et 0^{m},03 d'épaisseur, et que le bordereau des prix conformément à ces indications dispose dans l'article 72 que la maçonnerie en briques du pays renfermera par mètre cube 590 briques et 0^{m},25 de mortier;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté qu'il n'existait pas parmi les briques du pays dont l'emploi était prescrit et dont les ingénieurs ont agréé la provenance, conformément à l'article 19 du devis, de briques présentant les dimensions ci-dessus indiquées et qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a dû employer par mètre cube 685 briques et 0^{m},35 de mortier; qu'il a donc éprouvé, par suite des diverses sujétions qu'a entraînées pour lui l'emploi de briques autres que celles prévues au marché et dont les dimensions avaient servi de base à l'établissement des prix de la maçonnerie, un préjudice dont il lui est dû réparation et qu'il en sera fait une juste évaluation en lui allouant de ce chef une indemnité de 4.740^{f},90;

... XI. *Chapitre* IV : — *Chefs n^{os}* 1, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 14, 18, 20, 24 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux énoncés sous les chefs n°s 4, 7, 8, 10, 12, 20, 24, ne faisaient l'objet d'aucune prévision au détail estimatif; que ceux désignés sous les chefs n°s 1, 6, 14, 18 ont été augmentés dans une proportion supérieure au tiers des quantités prévues; que, par suite, l'entrepreneur serait fondé, sous ces différents chefs, à réclamer une indemnité, s'il était démontré que ces modifications ont entraîné pour lui un préjudice;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et de l'avis de deux des experts que les prix alloués à l'entrepreneur étaient suffisamment rémunérateurs; que, dans ces conditions, il ne saurait lui être accordé aucune indemnité par application des

dispositions de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales et que le ministre est fondé à demander la suppression des sommes attribuées au sieur Lothion sous chacun de ces différents chefs ;

... XII. *Chef n° 16 : — Maçonnerie de briques à 40 francs :*

Considérant qu'il résulte du rapport de deux des experts que le cube de maçonnerie de briques à 40 francs prévu au détail estimatif a été en cours d'exécution augmenté de plus d'un tiers et que l'entrepreneur, à cause de l'insuffisance des prix portés au décompte, a éprouvé un préjudice par suite de cette augmentation, mais qu'il est établi par les calculs des deux experts que l'indemnité allouée par la décision attaquée est exagérée et qu'il sera fait une juste appréciation de la perte subie de ce chef par le sieur Lothion en lui attribuant une somme de 798f,62 et en réduisant à ce chiffre l'allocation de 8.210f,53 qui lui a été accordée ;

... XIII. *Chef n° 17 : — Maçonneries de briques à 50 francs :*

Considérant que le détail estimatif ne prévoyait pas l'exécution de cette sorte de maçonnerie et qu'au cours des travaux il en a été demandé 189m,126 à l'entrepreneur ; qu'il y a lieu, conformément à l'avis de deux des experts, d'en fixer le prix à 55f,35 le mètre, par suite de réduire à 331f,45 l'indemnité de 1.900 francs qui avait été attribuée au sieur Lothion en tenant compte de la plus-value allouée sous le chef 24 du chapitre III ;

... XIV. *Chapitre V : — Chef n° 1 : — Frais de service médical :*

Considérant qu'il résulte des dispositions combinées des articles 16 du cahier des clauses et conditions générales et 9 de l'arrêté ministériel du 15 décembre 1848 qu'en cas d'insuffisance de la retenue d'un centième établie par ces textes pour assurer le service médical et les secours aux ouvriers blessés, la dépense ne doit pas demeurer à la charge de l'entrepreneur, mais qu'il y est pourvu au moyen d'une allocation réglée par le Ministre des travaux publics ;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que les secours aux ouvriers blessés et les dépenses du service sanitaire se sont élevés ensemble à 18.252 francs, somme supérieure à la retenue d'un centième que doit supporter l'entrepreneur et que le sieur Lothion réclame à l'État le remboursement de la différence ;

Mais considérant que les dispositions ci-dessus ne peuvent jamais devenir pour l'entrepreneur une source de bénéfices et

que celui-ci ayant passé des contrats avec plusieurs compagnies dans le but de s'assurer contre les éventualités des charges du service sanitaire, le ministre est fondé à soutenir qu'il ne peut lui être alloué une somme supérieure à ses déboursés effectifs et que, l'état de l'instruction ne permettant pas d'en fixer la quotité, il y a lieu de renvoyer le sieur Lothion devant le ministre pour justifier du montant des sommes qu'il a réellement dépensées en sus de la retenue réglementaire et de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

... XV. *Chef n° 2 : — Retard dans les payements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les payements ont toujours été faits pendant l'exécution des travaux dans la mesure des fonds disponibles; qu'ainsi les retards dont se plaint l'entrepreneur ne peuvent, en vertu des dispositions de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales, donner naissance à aucun droit à indemnité en sa faveur et que, par suite, le ministre est fondé à réclamer la suppression de l'allocation de 5.000 francs accordée à l'entrepreneur;

... XVI. *Chef n° 34 et chefs n°s 13, 14, 15, 16, 17 : — En ce qui concerne l'emploi du sable de Seine :*

Considérant que l'entrepreneur demande l'allocation d'une indemnité de 61.633f,91 à raison du refus des ingénieurs d'autoriser la substitution du sable du pays au sable de Seine prévu au devis;

Considérant que l'article 19 du devis porte expressément que le sable devra provenir des dragages de la Seine; que les ingénieurs ont refusé à l'entrepreneur l'autorisation qu'il demandait de substituer au sable prévu le sable du pays, par le motif que ce dernier n'était pas d'une qualité égale à celle du sable de Seine; que, dans ces conditions, l'entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir des dispositions de l'article 20 du cahier des clauses et conditions générales pour soutenir que ce refus est de nature à lui ouvrir un droit à indemnité et qu'il y a lieu également, par voie de conséquence, de rejeter le recours incident par lui formé sur les chefs 13, 14, 15, 16, 17 pour le cas où il aurait été reconnu sous le présent chef que l'autorisation d'employer le sable du pays lui avait été refusée sans droit par les ingénieurs... (Le sieur Lothion est renvoyé devant le Ministre des travaux publics pour établir le compte des sommes qu'il a déboursées effectivement en sus de la retenue réglementaire pour assurer le service sanitaire de l'entreprise et les secours aux ouvriers blessés ou malades conformément aux dispositions de l'article 16 du

cahier des clauses et conditions générales et l'arrêté ministériel du 15 décembre 1848. Les condamnations prononcées contre l'État sont réduites des sommes suivantes : ... En conséquence, le montant du décompte à payer par l'État, sous réserve des sommes qui seraient dues à l'entrepreneur pour les frais du service sanitaire et sous décompte des acomptes déjà versés, est fixé à 1.087.291 francs. Les sommes dues au sieur Lothion porteront intérêts à son profit à partir du 10 novembre 1884. Ces intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 22 juin 1886, 22 juin 1887, 22 juin 1888, 9 juillet 1889, 1er août 1890, 22 juillet 1892, 4 août 1893, 6 août 1894. Les frais d'expertise seront supportés moitié par l'État et moitié par le sieur Lothion.)

(N° 362)

[15 mars 1895]

Travaux publics communaux. — Canal. — Décompte. — Acceptation. — (Sieur Passemard contre commune de Martigues.)

Non-recevabilité d'une demande tendant à la revision au fond d'un décompte accepté par l'entrepreneur préalablement à la résiliation de son entreprise.

. . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Passemard a, le 19 octobre 1885, demandé la résiliation de son entreprise et déclaré accepter le décompte des travaux exécutés s'élevant à 16.420f,21 sous la condition qu'il lui serait alloué une indemnité de 1.143f,53 pour les difficultés imprévues rencontrées dans les terrassements de la seconde section du canal;

Considérant que le requérant ne justifie d'aucune circonstance qui ait pu être de nature à vicier le consentement qu'il a donné à ce règlement et que celui-ci est devenu définitif le 22 novembre 1885, date à laquelle la commune de Martigues a fait droit aux demandes de résiliation et d'indemnité de son entrepreneur;

Considérant que les réclamations présentées ultérieurement par le sieur Passemard n'ont pas pour objet le redressement d'erreurs matérielles; que c'est, par suite, à bon droit qu'elles

ont été écartées comme non recevables par le conseil de préfecture;

Considérant enfin que le sieur Passemard ne produit aucun document de nature à établir que l'arrêté attaqué ait inexactement fixé à 23f,13 la somme restant due à cet entrepreneur sur son cautionnement... (Rejet avec dépens.)

(N° 363)

[22 mars 1895]

Communes. — Rues et places. — Travaux publics. — Interprétation d'une offre de concours. — Absence de litige et de renvoi de l'autorité judiciaire; qualité pour demander l'interprétation. — (Compagnie française du Centre et du Midi pour l'éclairage au gaz de la ville de Toulouse.)

Le conseil de préfecture n'a pas qualité pour connaître directement, en l'absence de litige né et actuel, d'une demande tendant à l'interprétation d'une offre de concours consistant en la cession du terrain de la rue projetée, et formée par des particuliers qui n'ont pas été parties dans le contrat.

Demande en suppression de travaux. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande, formée par des particuliers intéressés, en vue d'obtenir la suppression d'un mur bâti par un tiers et faisant obstacle au passage sur une rue projetée, et livrée en fait à la circulation, soit que ce mur ait été bâti par le tiers sur son propre terrain, soit qu'il ait été construit sur une dépendance de la voirie urbaine.

. . . .

Considérant que la demande des sieurs Castaing et autres devant le conseil de préfecture tendait, d'une part, à faire condamner la compagnie du Centre et du Midi pour l'éclairage au gaz à supprimer les murs et autres obstacles établis sur le prolongement de la rue Sébastopol, et, d'autre part, à obtenir l'interprétation de l'offre de cession gratuite de terrain consentie par le sieur Senac, et acceptée par la ville de Toulouse en vue du prolongement de ladite rue;

Mais considérant, en premier lieu, qu'il n'appartenait pas au

conseil de préfecture d'en connaître, soit que les murs et obstacles dont s'agit aient été élevés par la compagnie sur son propre terrain, soit que leur établissement ait constitué une usurpation sur une dépendance de la voirie urbaine;

Considérant, en second lieu, que les sieurs Castaing et autres n'ayant pas été parties dans l'offre de concours susénoncée, étaient sans qualité pour en demander l'interprétation en leur propre et privé nom; que, d'ailleurs, les parties intéressées elles-mêmes n'auraient été recevables à présenter cette demande que si elles avaient justifié soit de l'existence d'un litige né et actuel, rentrant dans la compétence du conseil de préfecture, soit d'un renvoi de l'autorité judiciaire ayant cette interprétation pour objet;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la compagnie est fondée à demander l'annulation de l'arrêté attaqué pour incompétence... (Arrêté annulé pour incompétence. Rejet de la demande des sieurs Castaing et autres, qui sont condamnés aux dépens.)

(N° 364)

[22 mars 1895]

Communes. — Rues et places. — Ville de Paris. — Alignement. — Décret déclaratif d'utilité publique. — (Veuve Sanoner.)

Lorsqu'un propriétaire riverain de la voie publique, en vue de reconstruire son immeuble, demande l'alignement en même temps qu'il soumet ses plans à l'administration, celle-ci (à Paris, le préfet de la Seine) ne peut pas refuser de lui donner l'alignement qu'il demande, sous le prétexte que les plans intérieurs de la maison à construire ne seraient pas conformes aux prescriptions du décret du 23 *juillet* 1884.

Lorsqu'un décret a déclaré d'utilité publique l'ouverture d'une rue, et fixé les alignements de cette voie publique, le riverain n'est pas fondé à exiger de l'administration la délivrance d'un alignement conforme audit décret, tant que la ville n'a pas exécuté les travaux d'ouverture autorisé par ce décret. — L'application aux riverains des alignements fixés pour la rue nouvelle ne saurait en devancer l'ouverture (*).

(*) Rapp. 1er mars 1895, Sauton frères. (Voir *suprà*, p. 867.) — Lorsque

Vu la requête... présentée par la dame Sanoner, propriétaire de trois immeubles formant l'angle de la rue Quincampoix et de la rue aux Ours... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, annuler pour excès de pouvoir — un arrêté en date du 24 juin 1893, par lequel le préfet de la Seine lui a refusé l'autorisation de reconstruire sur l'emplacement des immeubles lui appartenant de nouvelles maisons, conformément au plan général d'alignement fixé par décret du 29 décembre 1854 pour la rue aux Ours; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêté attaqué lui oppose à tort, d'une part, que les plans intérieurs des immeubles projetés ne seraient pas établis conformément aux prescriptions du décret du 23 juillet 1884; que cette irrégularité ne serait pas, en effet, un motif pour refuser de délivrer l'alignement à la requérante à laquelle il est loisible de modifier les plans présentés; que l'obtention d'un alignement constitue pour elle un droit auquel la ville n'a pu porter atteinte comme elle l'a fait par des raisons d'ordre financier sans engager sa responsabilité; que, d'autre part, cet alignement doit lui être délivré conformément aux indications du plan général annexé au décret du 29 décembre 1854 qui ne constitue pas un simple projet, mais une décision définitive; dire que l'alignement sera délivré conformément à ce plan à la dame Sanoner en saillie de 3 mètres sur la rue aux Ours;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur... et tendant au rejet de la requête, par les motifs que le décret du 29 décembre 1854 ne prescrit pas comme le soutient la dame Sanoner l'élargissement de la rue aux Ours, opération qu'il eût été impossible, vu son importance, d'exécuter au moyen de l'application de la servitude d'alignement, mais autorise l'ouverture d'une voie nouvelle distincte de la voie ancienne; que, dès lors le plan annexé à ce décret qui fixe les alignements de la rue nouvelle ne peut être appliqué que lorsque cette rue aura été ouverte et que l'administration reste seule maîtresse du choix de l'époque où il lui plaira de réaliser ce projet.

---

le décret ne porte pas l'indication de l'époque dans laquelle doivent s'exécuter les travaux, la ville en fait usage, au moment qu'elle choisit ; mais aujourd'hui les décrets de déclaration d'utilité publique portent généralement une clause portant péremption du décret à défaut d'exécution dans les cinq ans. La rue n'existe au point de vue de la servitude d'alignement qu'à dater de l'arrêté de cessibilité qui, spécifiant les immeubles atteints, permet aux propriétaires d'en poursuivre l'expropriation. (Matussière, 12 janvier 1883, p. 32 et les renvois, *Arr. du C. d'Ét.*) — Voy. les observations de M. Dejamme dans la *Revue d'administration*, t. LIII, juin 1895, p. 164.

. . . .

CONSIDÉRANT que, par une requête adressée le 6 juin 1893 au préfet de la Seine, la dame Sanoner a demandé la délivrance de l'alignement qu'elle devait suivre pour la construction de ses maisons sises nos 100, 102, 104, rue Quincampoix et 17, rue aux Ours, alignement qui, d'après elle, serait déterminé par le plan annexé au décret du 29 décembre 1854;

Considérant que ce décret, qui a déclaré d'utilité publique l'ouverture d'une voie nouvelle de 20 mètres à la hauteur de la rue aux Ours, a eu uniquement pour effet d'autoriser la ville de Paris à procéder à l'exécution des travaux projetés; que l'application aux riverains des alignements fixés pour la rue nouvelle ne saurait en devancer l'ouverture; qu'ainsi la ville de Paris n'ayant pas encore usé de l'autorisation qui lui était donnée, la dame Sanoner n'était pas fondée à réclamer la délivrance d'un alignement conforme au plan annexé audit décret;

Mais considérant que la requérante ne peut pour cela être privée du droit qui lui appartient de reconstruire ses immeubles suivant les plans d'alignement existants, ou à défaut de plan d'alignement suivant les limites actuelles de la voie publique; que, si les projets par elle présentés n'étaient pas conformes aux prescriptions du décret du 23 juillet 1884, le préfet auquel il appartenait de s'opposer à leur exécution ne pouvait par ce motif se dispenser de statuer la demande d'alignement dont il était saisi et que, par suite, la décision attaquée est entachée d'excès de pouvoir sur ce point... (Décision annulée en tant qu'elle n'a pas délivré à la dame Sanoner l'alignement suivant le plan existant ou à défaut de plan d'alignement suivant les limites actuelles de la voie publique. Surplus des conclusions de la dame Sanoner rejeté.)

(N° 365)

[22 mars 1895]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Commission départementale. — Décision. — Appel au conseil général. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieur Dreyfus.)

La délibération par laquelle le conseil général maintient en

appel la décision de la commission départementale prononçant la reconnaissance d'un chemin rural n'est pas entachée d'excès de pouvoir, alors même que dans les motifs de sa délibération le conseil général aurait refusé d'apprécier les raisons de fait invoquées par la commission départementale (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que l'article 88 de la loi du 10 août 1871 a été déclaré applicable aux chemins ruraux par l'article 4 de la loi du 20 août 1881; qu'aux termes de l'article 88 précité, le conseil général statue définitivement sur les décisions de la commission départementale frappées d'appel devant lui pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation de faits;

Considérant qu'il résulte de la décision attaquée que le conseil général de Seine-et-Oise a connu de l'appel du sieur Dreyfus et qu'il l'a rejeté; que sa décision n'est entachée d'aucun excès de pouvoir et qu'elle est définitive; que, par suite, le sieur Dreyfus n'est pas fondé à en demander l'annulation... (Rejet.)

(N° 366)

[22 mars 1895]

Travaux publics. — Canaux d'irrigation. — Canal de Pierrelatte. — Concession. — Interprétation du contrat. — Décision ministérielle. — Recours pour excès de pouvoir. — Non-recevabilité. — (Société du canal de Pierrelatte et extensions...)

Une compagnie concessionnaire d'un canal d'irrigation n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'État pour excès de pouvoir une décision par laquelle le ministre de l'agriculture a refusé de l'autoriser à retirer des caisses du Crédit foncier, sur ses fonds d'emprunts, une somme destinée

---

(*) L'appel au conseil général constitue un recours administratif bien plus qu'un appel en droit, puisqu'il doit porter sur l'opportunité de la décision de la commission départementale. Dès lors, on ne voit pas pourquoi le conseil général serait tenu de motiver sa décision, les décisions administratives ne devant pas être motivées à peine de nullité. Peut-être pourrait-on exiger que la décision du conseil général portât la preuve de l'examen du recours par le conseil lui-même, ce qui en fait existait dans l'espèce.

à la liquidation de son passif. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître, sauf appel au Conseil d'État, des difficultés relatives à l'interprétation des marchés de travaux publics, et des conventions modifiant les clauses de ces contrats (*).

Vu la requête... pour la Société anonyme du canal de Pierrelatte et extensions... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir — une décision, en date du 4 octobre 1890, par laquelle le ministre de l'agriculture a refusé de l'autoriser à retirer des caisses du Crédit foncier, contrairement aux droits qu'elle tenait de la convention passée avec lui le 16 septembre 1886, une somme de 40.000 francs destinée à la liquidation de son passif; — *Ce faisant, attendu* que ladite convention, qui met fin à un procès pendant devant le conseil de préfecture de Vaucluse entre l'État et la Société, constitue une transaction qui oblige les deux parties; qu'elle affecte à la liquidation du passif de la société, sur les sommes que celle-ci a été autorisée à emprunter avec la garantie de l'État, un capital de 794.000 fr., payable par fractions à des époques et sous des conditions déterminées sur le vu des certificats délivrés par le ministre et qu'il ne lui appartenait pas, lorsque les conditions prévues sont remplies, de s'opposer à la remise des fonds à la compagnie ni d'imputer d'autres dépenses sur ce capital exclusivement réservé aux créanciers, condamner l'État aux dépens;

Considérant que les conseils de préfecture, compétents d'après les dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur les difficultés soulevées par l'exécution des marchés de travaux publics, ont également qualité pour apprécier le sens et la portée des conventions qui auraient modifié les clauses de ces contrats; que, par suite, si la Société concessionnaire du canal de Pierrelatte entend soutenir que par la décision attaquée, le ministre de l'agriculture a méconnu les dispositions de la transaction intervenue, le 16 septembre 1886, entre elle et l'État pour l'achèvement du canal et la liquidation de son passif, c'est devant le conseil de préfecture qu'elle devait porter sa requête et qu'elle n'est pas recevable à en saisir directement le Conseil d'État... (Rejet.)

(*) Jurisprudence constante. Voy. 8 février 1893, compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. (Voir *suprà*, p. 820.)

(N° 367)

[22 mars 1895]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Décompte. — (Sieur Guépin contre commune de Mirebeau.)

Lorsque les travaux ont été métrés par l'architecte au fur et à mesure de l'exécution et ont fait l'objet de décomptes partiels signés sans réserves par l'entrepreneur, celui-ci n'est pas recevable à contester le décompte général, en tant qu'il reproduit l'ensemble des décomptes partiels ainsi établis.

Décompte partiel relatif à des travaux supplémentaires accepté sous réserve par l'entrepreneur : réclamation recevable.

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux dont le sieur Guépin a été déclaré adjudicataire et les travaux supplémentaires ont été au fur et à mesure de leur exécution métrés par l'architecte de la commune de Mirebeau, et que le sieur Guépin a prêté son concours à ces métrages, que tous les travaux ont fait l'objet de décomptes partiels dressés par les architectes, sur lesquels figurent pour chaque nature d'ouvrage les quantités exécutées, les prix d'application d'après la série de prix et la somme due à l'entrepreneur; que ces décomptes, à l'exception de celui portant le n° 12, et relatif aux terrassements supplémentaires, exécutés dans les cours de la salle d'asile et des classes, ont été acceptés par l'entrepreneur, qui les a signés sans réserve; que le décompte général se bornant à reproduire les divers décomptes partiels ainsi acceptés par l'entrepreneur, celui-ci n'est pas recevable à en contester les énonciations, sauf en ce qui concerne le décompte partiel n° 12;

Considérant que le décompte partiel n° 12, relatif aux terrassements supplémentaires exécutés dans les cours de la salle d'asile et des classes, n'a été accepté que sous réserve par l'entrepreneur, qui réclamait pour ces travaux une somme de 622f,34; qu'il résulte de l'instruction que, s'agissant de travaux supplémentaires, la demande de l'entrepreneur n'est pas exagérée et que c'est à tort que l'architecte a réduit la somme réclamée à 292f,59; qu'il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué

sur ce point et d'allouer au sieur Guépin, conformément à ses conclusions, 330f,35;

Sur les intérêts et intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des sommes dues par la commune de Mirebeau ont été demandés par le sieur Guépin, le 17 octobre 1892; qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de ladite date;

Considérant que le sieur Guépin a demandé les intérêts des intérêts le 17 octobre 1892 et le 3 décembre 1893; qu'à la première de ces dates, il ne lui était pas dû une année d'intérêts; que, par suite, sa demande doit être rejetée, mais que les intérêts des intérêts doivent lui être alloués à dater du 3 décembre 1893... (La commune de Mirebeau payera au sieur Guépin, en sus du montant de son décompte fixé à 13.613f,86 par l'arrêté attaqué, une somme de 330f,35. La somme due au sieur Guépin produira intérêt à dater du 17 octobre 1892, les intérêts seront capitalisés à la date du 3 décembre 1893, pour porter eux-mêmes intérêts. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête rejeté. Les dépens seront supportés pour quatre cinquièmes par le sieur Guépin et pour un cinquième par la commune de Mirebeau.)

(N° 368)

[22 mars 1895]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Chemins vicinaux. — Entretien. — Extraction de matériaux. — (Sieur Hostein contre sieurs Germain et Mégardon.)

Responsabilité; commune; entrepreneur. — L'entrepreneur du service vicinal autorisé par arrêté préfectoral à extraire du gravier dans une propriété privée pour l'entretien du chemin compris dans son marché, n'est pas recevable à demander sa mise hors de cause dans l'action en dommages intentée par le propriétaire du terrain occupé. — L'entrepreneur qui a bénéficié de l'arrêté d'occupation est tenu, comme obligé principal, au payement de l'indemnité.

Chose jugée. — Un arrêté qui, statuant sur une réclamation relative à une seule année d'occupation, a fixé le prix du mètre du gravier extrait, ne doit pas être considéré comme impliquant chose jugée pour l'occupation ultérieure.

VU LA REQUÊTE pour le sieur Hostein, propriétaire à Saint-Estèphe (Gironde)... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 6 décembre 1889, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a prescrit une expertise, à l'effet d'évaluer l'indemnité à lui due pour extraction de matériaux par les sieurs Germain et Mégardon, entrepreneurs de travaux publics, et mis hors de cause la commune de Saint-Estèphe et le département de la Gironde : — *Ce faisant*, *attendu* qu'un arrêté du 21 mars 1884, passé en force de chose jugée, a fixé d'une façon définitive à 2 francs le mètre carré les bases de l'indemnité due au requérant pour toutes les extractions faites et à faire dans sa propriété; — que le conseil de préfecture ne pouvait, en conséquence, sans violer l'autorité de la chose jugée, décider que l'arrêté de 1884 ne statuait que pour 1880; — que la loi ne s'oppose pas en effet à ce que l'indemnité soit fixée à l'avance; — que, de plus, un accord était intervenu entre les parties qui avaient accepté pour l'avenir les bases d'indemnité judiciairement fixées; — que, d'autre part, l'arrêté d'occupation n'ayant été sollicité par aucun entrepreneur, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de reconnaître à la commune de Saint-Estèphe et au département de la Gironde le caractère d'obligés principaux; condamner la commune de Saint-Estèphe à lui payer la somme de 12.378f,78 avec intérêts et intérêts des intérêts; condamner en outre la commune de Saint-Estèphe, le département de la Gironde, et les sieurs Germain et Mégardon à supporter les dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Germain, entrepreneur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le recours du sieur Hostein à son égard; 2° faisant droit à son recours incident, réformer l'arrêté attaqué pour le motif qu'il n'a sollicité ni obtenu aucun arrêté d'occupation temporaire, qu'il n'a passé aucune convention avec le sieur Hostein et que, par suite, il n'aurait pas dû être déclaré partie à l'instance et obligé d'y défendre à ce titre; — que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par arrêté du 28 décembre 1888, prononcé la jonction des deux instances introduites contre les communes intéressées, l'une par le sieur Hostein, l'autre par le requérant; qu'elles procèdent en effet de causes distinctes, l'une ayant pour but le règlement de l'indemnité due au sieur Hostein pour l'occupation de son terrain, l'autre étant fondée sur le marché intervenu entre le sieur Germain et les communes intéressées; disjoindre les deux instances dont la jonction a été

ordonnée par l'arrêté précité du 28 décembre 1888, et réformer en tant que de besoin cet arrêté; dire que l'exposant sera libéré de ses obligations moyennant la somme de 1.471f,08 représentant, à raison de 0f,60 le mètre cube, le prix du gravier extrait, ordonner la restitution du cautionnement et le payement du solde des travaux; dire que les sommes à lui dues porteront intérêts à son profit à partir du 28 mars 1886 et que les intérêts seront capitalisés aux 6 septembre 1888 et 30 juillet 1890; condamner en outre le sieur Hostein et la commune de Saint-Estèphe aux dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Mégardon, demeurant à Bégadan (Médoc)... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le recours du sieur Hostein à son égard pour le motif qu'il n'existe aucun lien de droit entre lui et le sieur Hostein; 2° faisant droit à son recours incident, décider qu'il doit être mis hors de cause dans l'instance pendante devant le conseil de préfecture pour le motif que la commune de Saint-Estèphe a seule traité avec le sieur Hostein et que, dès lors, l'entrepreneur ne doit supporter sur la fourniture de gravier prévu à son marché que la retenue de 0f,60 indiquée au bordereau des prix pour indemnité d'occupation temporaire ; — qu'ainsi il est sans intérêt dans la question de règlement de l'indemnité due au propriétaire des terrains occupés et que c'est à tort qu'il est appelé à figurer dans l'instance relative à ce règlement ; condamner en outre tout contestant aux dépens ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 18 septembre 1807, 21 mai 1836 et le décret de février 1868;

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Hostein tendant à ce que l'indemnité pour extraction de gravier dans sa propriété pendant les années* 1881 *à* 1885 *lui soit payée à raison de* 2 *francs par mètre carré :*

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 21 mars 1884 est intervenu sur une demande d'indemnité à raison d'extractions opérées en 1880; que, par suite, il ne peut être invoqué à propos d'extractions postérieures à la demande primitive, sur laquelle seule il a pu statuer; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, ordonné une expertise pour évaluer les dommages causés par les extractions opérées pendant les années 1881 à 1885;

Sur les conclusions du sieur Hostein tendant à ce que l'arrêté attaqué soit réformé en ce qu'il a refusé de reconnaître à la commune de Saint-Estèphe et au département de la Gironde le carac-

tère d'obligés principaux et sur les conclusions des recours incidents des sieurs Germain et Mégardon tendant à obtenir leur mise hors de cause :

Considérant que, par arrêté préfectoral en date du 21 juin 1880, l'entrepreneur des travaux du service vicinal a été autorisé à extraire du gravier dans la propriété du sieur Hostein, située dans la commune de Saint-Estèphe, au lieudit de Faupetite, pour servir aux travaux d'entretien de chemins de grande communication et d'intérêt commun du canton de Pouillac et des chemins vicinaux ordinaires des communes de Saint-Estèphe, Cissac et Vertheuil; que les sieurs Germain et Mégardon, déclarés adjudicataires de ces travaux et tenus, à ce titre, du payement des indemnités, ont bénéficié de cet arrêté d'occupation; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a fait droit au recours en garantie formé contre les entrepreneurs... (La requête du sieur Hostein est rejetée. Les recours incidents formés par les sieurs Germain et Mégardon sont rejetés. Les sieurs Hostein, Germain et Mégardon supporteront chacun les dépens par eux exposés devant le Conseil d'État.)

(N° 369)

[29 mars 1895]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de Bressuire à Poitiers. — Décompte. — Administration des chemins de fer de l'État. — Qualité pour agir. — (Sieur Thébault.)

Procédure. — Qualité pour agir. — Dans les travaux d'exécution de chemins de fer appartenant à l'État, c'est l'administration des chemins de fer de l'État et non l'État directement qui doit être condamné envers l'entrepreneur au payement des indemnités qui peuvent être dues à ce dernier (Voy. le dispositif de l'arrêt.)

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande de restitution de son cautionnement formée par l'entrepreneur (XVI).

Attachements. — Cube. — Lorsque l'importance du travail n'a pas été constatée par des attachements et ne peut être appréciée qu'après son achèvement, il y a lieu d'accepter les quantités portées au décompte, alors que l'entrepreneur ne pro-

duit aucun document de nature à infirmer l'exactitude des constatations faites par l'administration et auxquelles l'entrepreneur n'a pas pris part malgré la mise en demeure qui lui a été adressée (I).

Ballast. — Volume du ballast, réellement employé, diminué par suite de tassements s'étant produits depuis la fin des travaux. Demande d'indemnité. Rejet par application d'un article du devis (XIV).

Triage, nettoyage et cassage des matériaux employés au ballast déclarés à tort insuffisants par l'administration. Retenue prévue aux cahiers des charges opérée de ce chef par l'administration. Demande de remboursement. — Rejet. L'administration a signalé à l'entrepreneur à plusieurs reprises, au cours des travaux, l'insuffisance du triage, du nettoyage et du cassage des matériaux dont s'agit et le procès-verbal de réception provisoire contient une réserve expresse sur ce point ; dans ces conditions, l'administration n'a pu être forclose, par l'effet de cette réception, du droit de faire procéder à des vérifications et la vérification du cassage et du nettoyage du ballast ayant été effectuée régulièrement, malgré l'absence de l'entrepreneur dûment prévenu et ayant fait ressortir l'insuffisance de ces opérations, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer le payement des retenues portées au décompte (II).

Banquettes de ballast déformées par des tâcherons chargés par l'administration de l'exhaussement et de l'élargissement des remblais. Indemnité allouée à l'entrepreneur qui a dû refaire les banquettes dont s'agit (XII).

Carrières prétendues insuffisantes. Obligation prétendue d'exploiter des carrières situées à une plus grande distance que celles indiquées au cahier des charges. Demande d'indemnité. Rejet : les carrières indiquées étaient suffisantes (V).

Cautionnement. — Demande en restitution ; rejet, l'entrepreneur restant débiteur envers l'État d'une somme supérieure au montant de son cautionnement (XVI).

Difficultés imprévues. — Difficultés prétendues imprévues dans des travaux de relevage de la voie. Demande d'indemnité. Rejet : il n'a pas été rencontré de difficultés excédant celles qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication des travaux (IV).

Ordre de service. — Exécution des travaux contraire au marché sans ordre de service : réfection conforme au marché sans indemnité (VI).

Sujétions. — Sujétions résultant de ce que l'entrepreneur n'ayant pas, contrairement aux prévisions du devis, trouvé du ballast dans la carrière indiquée, il a dû continuer la pose de la voie sur la plate-forme jusqu'à l'extrémité de la section qu'il devait ballaster et a dû se servir de cette voie provisoire non ballastée pour le transport de la presque totalité du matériel. Demande d'indemnité. Rejet, l'entrepreneur pouvait trouver dans l'ensemble des ballastières indiquées au devis les matériaux nécessaires à son entreprise; d'ailleurs, il devait se rendre compte, avant de soumissionner, de la richesse et de la facilité d'exploitation des ballastières prévues; enfin, il est demeuré libre d'établir au mieux de ses intérêts ses chantiers d'exploitation, de pose de voie et de ballastage (III).

Travail compris dans un autre. — Les relevages supplémentaires nécessaires pour mettre la voie à sa hauteur définitive sont compris par le cahier des charges parmi les mains-d'œuvre prévues à la charge de l'entrepreneur (XIII).

Retards dans la livraison de la ligne : indemnité réclamée par l'administration. Retard dans la remise du matériel roulant, ayant empêché l'entrepreneur d'exécuter immédiatement les travaux de l'entreprise; indemnité réclamée par l'entrepreneur. Rejet des conclusions des deux parties, les dommages éprouvés par chacune d'elles se compensent (XV).

. . . .

... I. SUR LES CONCLUSIONS *de l'entrepreneur en ce qui concerne le cube du ballast employé sous les traverses (1er chef de la 1re partie) :*

Considérant que si c'est à tort que la réclamation a été écartée comme non-recevable par l'application de l'article 39 des clauses et conditions générales, il résulte de l'instruction qu'en fait il n'a pas été tenu d'attachements, en cours d'exécution des travaux, du ballast employé sous les traverses et que le cube de ce ballast ne pouvait être mesuré ultérieurement qu'après l'achèvement de la voie; que, mis en demeure le 1er juillet 1887 d'assister aux opérations de mesurage, le sieur Thébault s'y est refusé et qu'il a dû y être procédé en son absence; que l'entrepreneur a été invité à prendre connaissance du métré et à présenter ses observations; qu'il s'est borné à affirmer que les quantités portées au décompte étaient inférieures à celles qui avaient été effectivement employées, sans produire aucun document de nature à infirmer l'exactitude des constatations faites par l'administra-

tion; que, dans ces circonstances, et une expertise étant aujourd'hui impossible, il y a lieu de rejeter la demande du sieur Thébault;

II. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant au remboursement des retenues s'élevant au total à 47.056f,37, qui lui ont été imposées pour insuffisance de cassage et de nettoyage du ballast, ainsi que de celle de 648f,36, représentant les frais de vérification (4e, 5e et 6e chefs de la 1re partie):*

Considérant qu'aux termes de l'article 6 du cahier des charges, si le cassage ou le nettoyage des matériaux a été fait d'une manière incomplète, l'administration peut refuser de recevoir ces matériaux ou les recevoir avec des réductions de prix de 10 p. 100 pour l'insuffisance de nettoyage, de 50 p. 100 pour défaut de cassage, ces réductions devant s'appliquer à toute la fourniture du kilomètre dans lequel le vice du ballast aura été constaté; que le même article indique dans quelles conditions les vérifications doivent être faites et dispose que leurs frais sont à la charge de l'entrepreneur;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant tout le cours de l'exécution des travaux, l'administration n'a cessé de signaler à l'entrepreneur l'insuffisance du triage, du nettoyage et du cassage des matériaux employés en ballast, et que le procès-verbal de réception provisoire du 25 mai 1887 contient une réserve expresse relativement au ballast terreux, friable ou trop gros; que, dans ces circonstances, le sieur Thébault n'est pas fondé à soutenir que l'administration était par l'effet de cette réception, forclose du droit de faire procéder aux vérifications et de lui imposer les retenues prévues par l'article 6 ci-dessus rappelé du cahier des charges;

Considérant que l'administration a prévenu l'entrepreneur que la vérification du cassage et du nettoyage du ballast serait faite le 25 août 1887 et l'a invité à y assister; que, sur le refus du sieur Thébault, les agents de l'État ont procédé seuls aux vérifications, que l'entrepreneur a été mis en demeure de prendre connaissance de leurs résultats ainsi que du calcul des retenues appliquées d'après ces résultats, conformément aux dispositions de l'article 6 précité, et de formuler ses observations;

Considérant qu'il n'a été relevé aucune irrégularité en ce qui concerne la conduite des opérations de vérification ni aucune erreur dans les constatations faites, non plus que dans l'application de l'article 6 ou dans les calculs; que, dans ces conditions, il y a lieu de tenir pour exacts les résultats des vérifications qui

ne pourraient plus être d'ailleurs utilement contrôlés et de maintenir le chiffre des retenues portées au décompte.

III. *En ce qui concerne la pose de la voie par terre sur toute la longueur du lot* (*1er chef de la 2e partie*) :

Considérant que l'entrepreneur soutient que n'ayant pas, contrairement aux prévisions du devis, trouvé de ballast dans la carrière de la Touche située à 17 kilomètres de l'origine du lot, il a été obligé de continuer la pose de la voie sur la plate-forme jusqu'à la carrière de Coussay, c'est-à-dire jusqu'à l'extrémité de la section qu'il devait ballaster; qu'il a dû se servir de cette voie provisoire non ballastée pour le transport de la presque totalité du matériel et que la sujétion qu'il a subie de ce chef est en dehors des conditions du contrat;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que le sieur Thébault pouvait trouver dans l'ensemble des ballastières indiquées au devis les matériaux nécessaires à son entreprise, et qu'il résulte de l'expertise que 10.000 mètres cubes auraient pu être extraits de la carrière de la Touche s'il avait plu à l'entrepreneur de l'exploiter; que ce dernier devait se rendre compte, avant de soumissionner, de la richesse et de la facilité d'exploitation des ballastières prévues; qu'il est demeuré libre d'établir au mieux de ses intérêts ses chantiers d'exploitation, de pose de voie et de ballastage; que, dans ces circonstances, aucune imprévision ne pouvant être relevée à la charge de l'administration, les conclusions de l'entrepreneur doivent être rejetées;

IV. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour relevage des traverses enfoncées dans la plate-forme* (*2e chef de la 2e partie*) :

Considérant que la réclamation ne porte que sur la partie de la voie pour laquelle l'administration n'a pas prescrit un relevage supplémentaire dans les conditions indiquées au marché du 6 février 1886, n'a pas fait procéder au déglaisement de la plateforme;

Considérant qu'aux termes du bordereau le prix n° 4 pour pose de voie comprend le relevage des rails; que, d'après l'article 15 du cahier des charges, l'entrepreneur doit faire une pose provisoire sur plate-forme, puis apporter le ballast en se servant de cette voie et la relever ensuite au moyen de deux relevages successifs; qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que le relevage de la voie dans la partie de la ligne sur laquelle porte le litige n'a pas présenté de difficultés excédant celles qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication, qu'il y a lieu par suite de rejeter les conclusions de l'entrepreneur;

V. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour recherche de carrières, difficultés d'exploitation et augmentation de la distance des transports de ballast (4e et 5e chefs de la 2e partie) :*

Considérant que le ballast devait être payé à l'entrepreneur au prix unique de 5f,65 par mètre cube, ce prix comprenant, d'après le libellé même du bordereau, la découverte et l'exploitation des carrières, la fourniture, le chargement, le transport à pied d'œuvre, l'emploi et l'entretien d'un ballast de bonne qualité, conforme aux prescriptions du devis; que l'expertise établit, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, que les carrières indiquées au cahier des charges pouvaient fournir les quantités de matériaux nécessaires à l'entreprise; que, dès lors, si l'entrepreneur, usant d'une faculté que lui reconnaissait son contrat, a renoncé à exploiter la carrière de la Touche et entreprise, avec l'agrément de l'administration, l'exploitation de la ballastière de Parthenay, cette circonstance n'est pas de nature à motiver la revision du prix n° 1 du bordereau;

VI. *En ce qui concerne le changement dans le sabotage des croisements (5e chef de la 2e partie) :*

Considérant qu'aux termes de l'article 10 du cahier des charges, l'écartement entre les arêtes intérieures des rails pour les travaux des changements et croisements de voies devait être de 1m,44; qu'il n'est justifié d'aucun ordre ayant prescrit à l'entrepreneur d'augmenter cet écartement; que, dans ces circonstances, les frais qu'a entraînés pour le sieur Thébault la dépose des parties de la voie établies avec un écartement supérieur à celui que prévoyait le marché et leur repose dans les conditions du devis ont été à bon droit laissés à sa charge;

VII, VIII, IX, X, XI. — ... (Questions de fait; griefs non justifiés.)

XII. *Sur le 11e chef de la 2e partie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des tâcherons chargés par l'administration de l'exhaussement et de l'élargissement des remblais ont déformé les banquettes du ballast que le sieur Thébault a dû refaire; qu'il lui est dû de ce chef une indemnité et qu'il en sera fait une exacte évaluation en lui allouant la somme de 2.000 francs;

XIII. *En ce qui concerne les relevages supplémentaires de la voie (12e chef de la 2e partie) :*

Considérant qu'il résulte des dispositions combinées de l'article 6 du devis et de l'article 15 du cahier des charges des entreprises de ballastage des voies des chemins de fer de l'État, que les relevages supplémentaires nécessaires pour mettre la voie à

sa hauteur définitive en cas de tassement des remblais sont compris parmi les mains-d'œuvre prévues à la charge de l'entrepreneur et rémunérées par le prix n° 4 du bordereau, que le sieur Thébault n'est, dès lors, pas fondé à réclamer une plus-value pour ce travail;

XIV. *En ce qui concerne la diminution du volume du ballast par suite des tassements résultant notamment du passage des trains depuis l'ouverture à l'exploitation de la ligne* (12e *chef de la 2e partie*) *:*

Considérant que l'article 6 du devis dispose que « le cube du ballast fourni et employé sera mesuré trois mois au moins après l'ouverture de la ligne et que l'entrepreneur ne pourra demander aucune augmentation du cube trouvé pour tenir compte des tassements ou de toute autre cause de réduction de volume résultant soit du passage des trains, soit de l'entretien de la voie », qu'en présence de cette disposition formelle du contrat, et le mesurage ayant d'ailleurs, en fait, été opéré moins de trois mois après l'ouverture de la ligne, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander l'allocation d'une indemnité pour lui tenir compte de la diminution du volume du ballast résultant du tassement depuis la fin des travaux;

XV. *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne l'application des amendes prévues par le marché pour retard dans la livraison de la ligne et sur celles de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une idemnité pour retard dans la remise du matériel roulant :*

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture, du 9 avril 1891, constate que « l'entrepreneur s'est trouvé en présence d'une impossibilité matérielle de livrer la ligne dans le délai stipulé par le cahier des charges », et que l'administration n'établit pas l'inexactitude de cette constatation; qu'il résulte, d'autre part, de l'instruction que, si une partie du retard qui s'est produit doit être imputée à l'entrepreneur, l'administration, de son côté, a contribué à retarder l'exécution des travaux de l'entreprise; qu'elle a chargé, en effet, le sieur Thébault de travaux imprévus et n'a livré exactement le matériel roulant qu'elle s'était engagée à mettre à la disposition de l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y avait lieu d'allouer d'indemnité à aucune des parties; qu'il a condamné, en conséquence, l'État au remboursement des retenues imposées au sieur Thébault à titre de pénalités pour retards, et qu'il a rejeté les conclusions de ce dernier à fin de

réparation du préjudice résultant de la livraison tardive du matériel roulant;

XVI. *En ce qui concerne la demande de l'entrepreneur tendant à la restitution de son cautionnement :*

Considérant que, si c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé, par son premier arrêté du 16 juillet 1889, qu'il ne lui appartenait pas de connaître de cette demande, il n'y a pas lieu, en l'état, d'y faire droit; qu'en effet l'arrêté du conseil de préfecture du 7 mars 1893 a reconnu que le sieur Thébault restait, tous comptes faits, débiteur envers l'État de la somme de 17.176f,60; que la présente décision alloue à l'entrepreneur une indemnité de 2.000 francs indûment refusée par le conseil de préfecture; qu'ainsi, le sieur Thébault se trouvant en définitive débiteur de 15.176f,60, le montant du cautionnement fixé à 14.000 francs par le cahier des charges doit demeurer affecté à la garantie de cette dette;

XVII. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de maintenir les dispositions des arrêtés des 12 juin et 7 mars 1893 qui ont partagé les frais d'expertise par moitié entre les parties;

XVIII. *Sur les intérêts des intérêts :*

... (Il est alloué à l'entrepreneur une indemnité de 2.000 francs pour la réfection des banquettes du ballast. En conséquence, la somme dont le sieur Thébault a été reconnu, tous comptes faits, débiteur envers l'État par l'arrêté du conseil de préfecture du 7 mars 1893, est réduite à celle de 15.176f,60. Arrêtés des 16 juillet 1889 et 7 mars 1893 réformés. Intérêts des sommes restant dues par le sieur Thébault à l'État capitalisé au 9 juillet 1894. L'administration des Chemins de fer de l'État supportera un cinquième des dépens exposés par le sieur Thébault. Le surplus des conclusions du sieur Thébault et le recours incident sont rejetés.)

(N° 370)

[5 avril 1895]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Chemin stratégique — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (Sieur Méric.)

Accélération des travaux. — Demande d'indemnité ; rejet : pas

de justification d'une accélération extracontractuelle (VIII).

Accord. — Ordre de service. — Application des clauses d'un accord constaté par un ordre de service signé sans observations par l'entrepreneur (III).

Déblais supplémentaires provenant de l'obligation imposée à l'entrepreneur d'employer la mine ; payement seulement du cube prévu par application du devis (IV).

Déblais de roc. — Prix unique, sans avoir égard à la dureté du roc rencontré (I).

Dommages aux propriétés riveraines. — L'entrepreneur n'a pas un recours contre l'État pour le recouvrement des indemnités payées par lui aux propriétaires riverains à raison des dommages résultant de l'exécution des travaux (VII).

Matériaux à l'État. — L'entrepreneur, qui emploie des matériaux à l'État, n'a pas droit au remboursement des frais occasionnés par le triage et la conservation de ces matériaux (VI).

Modification prétendue du tracé du chemin par l'administration, en cours d'entreprise. Pas d'indemnité : le marché ne spécifiait pas l'importance des ouvrages à exécuter, mais obligeait simplement l'entrepreneur à effectuer tous les travaux qui lui seraient ordonnés pour la construction d'un chemin d'accès (I).

Réclamation contre un ordre de service, prescrivant une substitution de matériaux, formulée après le délai de cinq jours : non-recevabilité (V).

Régalage. Absence de justification par l'entrepreneur de la nécessité de cette opération ou d'un ordre lui prescrivant de l'exécuter : pas d'allocation de prix (II).

(N° 371)

[5 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Égout. — Inondation. — Indemnité due par le propriétaire au locataire. — Recours contre la Ville. — (Ville de Paris contre sieur Nissou.)

Les caves d'une maison ayant été inondées, par suite du débordement d'eaux recueillies dans un égout, la Ville doit être

déclarée responsable. L'exécution de l'égout est la cause directe des dommages (*).

Objection tirée de ce que l'égout existait déjà lors de la construction de la maison. Rejet : l'insuffisance des dimensions de l'égout ne s'était pas révélée avant la construction et, d'autre part, le propriétaire a observé les cotes de niveau délivrées par les agents de la Ville.

Allocation au propriétaire, à titre de dommages-intérêts, d'une somme comprenant l'indemnité que les tribunaux civils l'ont obligé de payer à son locataire, les intérêts de cette indemnité et les dépens de l'instance judiciaire (**).

Conclusion du propriétaire tendant à ce qu'il lui soit donné acte de réserves faites en ce qui touche l'atteinte portée à la solidité de l'immeuble. Rejet : l'inondation n'a pas compromis la solidité des constructions.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture, qu'à la suite des orages des 19 juin 1885, 9 mai et 23 août 1886, les eaux recueillies dans l'égout existant alors quai de Jemmapes ont débordé par les bouches de cet ouvrage, pénétré dans la maison du sieur Nissou et inondé ses caves; que, dans ces conditions, il a été à bon droit décidé par l'arrêté attaqué que l'exécution de l'égout était la cause directe des dommages qui ont fait l'objet de la demande d'indemnité;

Considérant que la Ville n'est pas fondée, pour décliner sa responsabilité, à se prévaloir de cette circonstance que l'égout du quai de Jemmapes existait lors de la construction de la maison du sieur Nissou; qu'en effet il n'est pas contesté d'une part que l'insuffisance des dimensions de l'égout ne s'était pas révélée avec ses conséquences dommageables antérieurement à cette construction et, d'autre part, que le sieur Nissou a observé les cotes de niveau qui lui ont été délivrées par les agents de la Ville;

En ce qui concerne le montant de l'indemnité :

Considérant que sur l'action intentée contre lui devant le tribunal civil de la Seine, le sieur Nissou a été condamné par jugement en date du 12 décembre 1887, à indemniser le sieur Pichot, son principal locataire, des dommages causés par les

(*) Rapp. 1er août 1873, ville de Marseille contre Dagnan, *Ann.* 1875, p. 894.

(**) Rapp. 15 mai 1891, Ville de Paris contre dame Tanron, p. 406; — 8 août 1892, Compagnie du Midi contre Coll (*Arr. du C. d'Et.*), p. 732.

inondations à son matériel et à son industrie et à lui payer de ce chef la somme de 12.217f,40 ; que ce jugement a été confirmé, sur appel du sieur Nissou, par un arrêt de la Cour de Paris, du 28 juillet 1888 ; qu'il résulte de l'instruction que les dommages-intérêts alloués au sieur Pichot sont justifiés ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la Ville de Paris à rembourser au sieur Nissou ladite somme de 12 217f,40 ; mais que ce dernier est fondé à demander en outre, à titre de complément d'indemnité, les intérêts de cette somme à partir du jour où il les a dus lui-même, en vertu du jugement précité, c'est-à-dire à partir du 21 mai 1887, ainsi que le remboursement des dépens taxés de l'instance suivie par lui devant le tribunal civil et devant la Cour d'appel ; — qu'il y a lieu d'accueillir dans cette mesure les conclusions du recours incident ;

Sur les conclusions du sieur Nissou tendant à ce qu'il lui soit donné acte de ses réserves en ce qui concerne l'atteinte qui aurait pu être portée à la solidité de son immeuble :

Considérant qu'il est établi par l'expertise que les inondations n'ont causé aucune dégradation à cet immeuble et n'en ont pas compromis la solidité ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'aucune indemnité n'était due de ce chef au sieur Nissou et que les nouvelles conclusions prises par ce dernier doivent être également rejetées ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que c'est à bon droit que dans les circonstances de l'affaire les frais d'expertise ont été mis à la charge de la ville de Paris ;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

(La Ville de Paris remboursera au sieur Nissou les dépens taxés de l'instance engagée contre lui par le sieur Pichot devant le tribunal civil de la Seine et la Cour d'appel de Paris avec les intérêts à partir du jour où il justifiera avoir payé ces frais. Les intérêts de la somme de 12.217f,40 que la ville de Paris a été condamnée à payer au sieur Nissou par l'arrêté du conseil de préfecture du 12 mai 1891 courront au profit de ce dernier à partir du 31 mai 1887. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues par la Ville au sieur Nissou, capitalisés aux 3 août 1893 et 6 novembre 1894. Requête de la Ville et surplus des conclusions du sieur Nissou rejetés. La Ville est condamnée aux dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle.)

(N° 372)

[22 février 1895]

Voirie. — Arrêté municipal. — Contravention. — (Sieur Frétat.)

Les traversées des routes départementales qui restent soumises, dans les villes et bourgs, au régime des voies dont elles sont le prolongement, relèvent également, en tant que rues, de l'autorité municipale, pour toutes les mesures à prendre dans l'intérêt de la sûreté publique et de la commodité du passage.

La Cour,

Sur le premier moyen pris de la fausse application de la loi du 29 floréal an X et de la violation de l'arrêté municipal du 10 novembre 1893 ainsi que de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, en ce que les jugements attaqués ont attribué aux faits incriminés le caractère exclusif de contraventions en matière de grande voirie :

Attendu que Frétat a été cité devant le tribunal de simple police, sous la prévention d'avoir contrevenu aux articles 17 et 22 d'un arrêté du 10 novembre 1893, par lequel le maire d'Aïn-Beïda interdit d'embarrasser la commodité et la sûreté de la circulation en déposant des objets quelconques sur la voie publique, et prescrit d'éclairer pendant la nuit les matériaux déposés sur cette voie;

Attendu que le juge de police a relaxé le prévenu sous le prétexte que la rue Saint-Athanase, sur laquelle les dépôts avaient été effectués, étant classée comme route départementale et fai-

sant ainsi partie de la grande voirie, les procès-verbaux n'auraient pu être dressés que par un des agents ayant, d'après la loi du 29 floréal an X, qualité pour constater les contraventions de grande voirie;

Attendu que si les traversées des routes départementales restent soumises, dans les villes et bourgs, au régime de voies dont elles sont le prolongement, elles relèvent également, en tant que rues, de l'autorité municipale pour toutes les mesures à prendre dans l'intérêt de la sûreté publique et de la commodité du passage;

Attendu qu'en se basant, pour prononcer le relaxe, sur la loi du 29 floréal an X les jugements entrepris ont faussement appliqué cette loi et méconnu la force obligatoire d'un arrêté municipal légalement pris et régulièrement publié :

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 373)

[21 mars 1893]

Pêche fluviale. — Pêche à la ligne flottante. — Prohibition pendant l'époque où la pêche est interdite. — Niveau accidentellement abaissé. — Interdiction. — Conditions de l'interdiction de pêcher. — (Sieur Roustan.)

1° *La pêche à la ligne flottante, autorisée par l'article* 5 *de la loi du* 15 *avril* 1829, *est soumise aux prohibitions résultant des décisions prises par le pouvoir exécutif, en vertu de l'article* 26 *de la même loi, et qui déterminent les temps, saisons et heures pendant lesquels la pêche est interdite.*

2° *L'interdiction, prévue par l'article* 17 *du décret du* 10 *août* 1875, *de pêcher dans les cours d'eau dont le niveau est accidentellement abaissé est générale et absolue, et s'applique à la pêche au moyen de la ligne flottante.*

3° *L'interdiction de pêcher, prévue par l'article* 10 *du décret du* 10 *août* 1875, *n'est subordonnée qu'à la réunion de ces deux conditions, que le niveau du cours d'eau ait été accidentellement abaissé et que l'abaissement ait eu lieu soit pour opérer des curages ou travaux quelconques, soit par suite du chômage des usines ou de la navigation.*

La Cour,

Sur le premier moyen, pris de la violation des articles 5, 27 de la loi du 15 avril 1829, 1, 2 et 17 du décret du 10 août 1875, en ce que l'arrêt attaqué a déclaré l'article 17 dudit décret de 1875 applicable à la pêche à la ligne flottante :

Attendu que si, aux termes de l'article 5 de la loi du 15 avril 1829, il est permis à tout individu, le temps du frai excepté, de pêcher à la ligne flottante tenue à la main dans les cours d'eau où le droit de pêche est exercé au profit de l'État, cette disposition ne saurait avoir pour effet d'affranchir ce mode de pêche des conditions auxquelles l'article 23 de la même loi soumet, d'une manière générale, l'exercice du droit de pêche dans les rivières et cours d'eau quelconques; qu'au nombre de ces conditions se trouvent celles résultant des décisions prises par le pouvoir exécutif, en vertu de l'article 26 de ladite loi, qui déterminent les temps, saisons et heures pendant lesquels la pêche est interdite;

Que le décret du 10 août 1875, rendu en exécution de cette loi, dispose, dans son article 17, qu'il est interdit de pêcher dans les parties des rivières, canaux ou cours d'eau dont le niveau serait accidentellement abaissé, soit pour y opérer des curages ou travaux quelconques, soit par suite du chômage des usines ou de la navigation;

Que cette prohibition de pêcher est générale et absolue; qu'elle ne comporte aucune distinction entre les différents modes de pêche et s'applique aussi bien à l'usage de la ligne flottante qu'à l'emploi de tout autre engin;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des articles 2, 17 du décret du 10 août 1875 et 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'arrêt attaqué s'est borné à constater que le niveau de la rivière avait été abaissé par suite du chômage de la navigation, sans s'expliquer sur les propositions dans lesquelles l'abaissement s'était produit et sans indiquer si cet abaissement avait été causé par un fait accidentel survenu pendant la période du chômage de la navigation, laquelle, d'ailleurs, avait réglementairement pris fin le 15 juillet, jour où le délit poursuivi aurait été commis;

Attendu que l'interdiction de pêcher, contenue en l'article 17 du décret du 10 août 1875, n'est subordonnée par ce même article qu'à la réunion de ces deux conditions, que le niveau du cours d'eau ait été abaissé et que l'abaissement ait eu lieu soit pour opérer des curages ou travaux quelconques, soit par suite du chômage des usines ou de la navigation;

Que la première de ces conditions se trouve remplie, du moment où les eaux ont été abaissées au-dessous de leur niveau normal, dans quelques proportions que l'abaissement se soit produit, et qu'il suffit, pour l'accomplissement de la seconde condition, que l'abaissement ait été occasionné par l'un des éléments prévus par l'article 17 précité;

Attendu, en fait, que l'arrêt attaqué constate que le niveau de la rivière de l'Oise se trouvait abaissé à l'endroit et le jour où le demandeur a accompli le fait de pêche retenu à sa charge, et que cet abaissement avait été opéré par suite du chômage de la navigation;

Que, vainement, le demandeur soutient que la période de chômage, qui, aux termes de la décision du ministre des travaux publics du 22 mars 1894, devait avoir une durée de trente jours et avait commencé le 15 juin, avait réglementairement pris fin le trente et unième jour, c'est-à-dire le 15 juillet, date à laquelle avait été commis le délit qui a motivé sa condamnation; qu'en effet l'arrêt constate qu'à cette dernière date les eaux de la rivière n'avaient pas encore atteint leur niveau normal et que la reprise de la navigation n'a eu lieu, en réalité, que le 17 juillet;

Qu'en l'état de ces constatations l'arrêt attaqué a justement appliqué l'article 17 du décret du 10 août 1875;

Et attendu, d'ailleurs, que l'arrêt est régulier en la forme, rejette, etc.

(N° 374)

[22 mars 1895]

Pêche fluviale. — Arrêté préfectoral. — Interdiction de la pêche à l'épervier. — Arrêté préfectoral antérieur non rapporté. — (Sieur Jeannot.)

Doit être condamné l'individu qui a pêché, en contravention à un arrêté préfectoral interdisant l'usage d'un épervier dans les cours d'eau dont la largeur, prise au niveau de l'eau, *ne dépasse pas 5 mètres.*

Il importe peu qu'un arrêté antérieur, non rapporté, ait fixé à 7 mètres la largeur réglementaire de la partie du cours d'eau où le prévenu a fait acte de pêche, si cet arrêté, complètement

étranger à la police de la pêche fluviale, a eu pour objet la détermination des largeurs entre les rives *dans le but d'assurer le libre écoulement des eaux et la conservation des berges.*

La Cour,

Attendu que Jeannot était traduit devant la juridiction correctionnelle comme prévenu d'avoir, le 31 juillet dernier, à Neufchâtel-en-Bray : 1° pêché à l'aide d'un épervier dans un vannage; 2° pêché à l'aide du même engin dans la rivière de Béthune en un endroit où la largeur de ladite rivière, prise au niveau de l'eau, mesurait seulement 4 mètres; que le tribunal de Neufchâtel l'a déclaré coupable sur les deux chefs de prévention; mais que, sur son appel, la Cour de Rouen n'a retenu à sa charge que le premier et a écarté le second par le motif qu'un arrêté préfectoral du 23 mai 1877 ayant fixé à 7 mètres de largeur réglementaire de la partie du cours d'eau où le défendeur aurait fait acte de pêche, cette fixation obligatoire, tant qu'elle n'avait pas été rapportée, ne permettait pas d'attribuer une autre largeur à la portion de rivière dont il s'agit;

Attendu que la Cour d'appel, en se fondant sur l'arrêté du 23 mai 1877, a donné à ce document un sens et une portée qu'il n'a pas; que ledit arrêté, complètement étranger à la police de la pêche fluviale, a eu pour objet unique le classement et la détermination des largeurs normales des diverses sections de la rivière de Béthune et de ses affluents; qu'il a été pris, par le préfet du département, en vertu du pouvoir qui appartient à l'administration de reconnaître la largeur des cours d'eau non navigables ni flottables, dans le but d'assurer, en même temps que leur libre écoulement et la conservation des berges, les conditions de leur entretien et de leur curage;

Attendu, au contraire, que l'arrêté du 2 février 1893, légalement pris en vertu de la loi du 15 avril 1829 et du décret du 10 août 1875, est exclusivement relatif à la police de la pêche et que son article 6, en interdisant le jet de l'épervier dans les cours d'eau dont la largeur *prise au niveau de l'eau* ne dépasse pas 5 mètres, entend évidemment parler, non point de la largeur comprise entre les deux rives, mais de celle de la surface mouillée du cours d'eau, telle qu'elle existe au moment où se produit le fait de pêche; que cette interprétation, littéralement conforme au texte dudit article, est, d'ailleurs, la seule qui lui donne un effet utile, celui d'empêcher, suivant le vœu de l'article 16 du décret précité du 10 août 1875, un procédé de pêche de nature à

nuire au repeuplement des rivières; qu'il suit de là qu'en déclarant inapplicable au second chef de la prévention l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 2 février 1873 et en renvoyant de ce chef le prévenu de la poursuite dirigée contre lui, l'arrêt entrepris a faussement interprété ledit article et expressément violé les autres dispositions légales susvisées :

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt de la Cour de Rouen, chambre des appels de police correctionnelle, en date du 21 décembre 1894, qui a renvoyé le défendeur de la poursuite quant à l'inculpation d'avoir pêché à l'aide d'un épervier dans un cours d'eau dont la largeur ne dépassait pas 5 mètres; et, pour être statué à nouveau et seulement de ce chef sur l'appel interjeté par Jeannot du jugement du tribunal correctionnel de Neufchâtel-en-Bray, renvoie le prévenu et les pièces du procès devant la Cour d'Amiens, chambre correctionnelle, à ce détrminée par délibération prise en chambre du conseil.

(N° 375)

[10 avril 1895]

Voirie. — Usurpation d'un chemin public. — Caractère de publicité non établi. — (Sieur Martineau.)

La contravention d'usurpation d'un chemin public n'existe qu'autant que le chemin sur lequel cette infraction a été commise à un caractère public. Le juge qui, après avoir constaté que ce caractère de publicité n'est établi par aucun document, relaxe le prévenu, ne préjuge ni directement ni indirectement la question de propriété dont il ne peut être compétemment saisi.

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation de l'article 479, n° 11, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué aurait à tort relaxé l'inculpé de la contravention d'usurpation d'un chemin public en déniant la publicité du chemin;

Attendu que le jugement attaqué, en déclarant qu'un des éléments constitutifs de la contravention prévue par l'article 479, n° 11, du Code pénal, consistait dans la publicité du chemin usurpé ou intercepté, a sainement interprété les dispositions de cet article;

Qu'il appartenait au juge saisi de la connaissance de la contravention de rechercher si cette publicité existait ou non;

Qu'elle ne résultait pas des constatations du procès-verbal;

Qu'en déclarant, en fait, qu'il n'était produit aucun document qui pût l'établir et en renvoyant, en conséquence, le prévenu des fins de la poursuite, le jugement n'a ni directement, ni indirectement préjugé la question de propriété, dont il ne pouvait être compétemment saisi et qu'il a, d'ailleurs, réservée en termes exprès comme complètement distincte et indépendante;

Qu'en cet état il y a lieu de reconnaître qu'il ne s'est pas écarté des principes qui régissent la matière et n'a pas excédé les limites de sa compétence :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 376)

[3 mai 1895]

Voirie publique. — Dépôt de matériaux. — Nécessité. — Règlement préfectoral. — (Sieur Tassel.)

La légitimité du dépôt de matériaux sur la voie publique résultant uniquement de la nécessité, aux termes de l'article 471, n° 4 du Code pénal, ne peut dépendre d'aucune autorisation préfectorale ou municipale.

La Cour,

Sur le moyen pris de la violation de l'article 172 du règlement du préfet de la Seine-Inférieure du 17 juillet 1872, et de l'article 471, n° 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué, au lieu de condamner Tassel pour avoir opéré un dépôt de briques sur la voie publique sans avoir obtenu l'autorisation exigée par ledit règlement, l'a relaxé parce que ce dépôt était justifié par la nécessité :

Attendu que Tassel était poursuivi pour avoir, le 26 octobre 1894, contrevenu à l'article 172 du règlement préfectoral du 17 juillet 1872, en déposant, sans l'autorisation du préfet, des matériaux sur le chemin vicinal de grande communication du Havre à Étretat;

Attendu que le juge de police a déclaré, par une appréciation justifiée par les motifs de sa décision, qu'il y avait eu nécessité

absolue de déposer et de laisser momentanément sur la voie publique les briques amenées par le prévenu pour une construction à effectuer sur un terrain privé, dans lequel, faute d'une ouverture suffisante, la voiture sur laquelle ces briques étaient chargées n'avait pu pénétrer;

Qu'il a, en conséquence, refusé d'examiner le fait poursuivi, au point de vue de l'inobservation du règlement administratif exigeant, pour tout dépôt de ce genre, l'autorisation du préfet, et a relaxé le prévenu;

Attendu qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a fait une exacte application de la loi;

Que le principe posé en l'article 471, n° 4, du Code pénal, est général, absolu, et ne permet de faire dépendre d'aucune autorisation préfectorale ou municipale la légitimité d'un dépôt fait sur la voie publique, dans des circonstances qui en établissent la nécessité;

Qu'un arrêté préfectoral ne saurait prohiber ou assujettir à une permission préalable un acte autorisé par la loi;

D'où il suit que le jugement attaqué, en relaxant Tassel, après avoir reconnu la nécessité du dépôt effectué par lui, bien qu'il ne pût justifier d'une autorisation administrative lui permettant de le faire, n'a violé ni l'article 471 du Code pénal, ni aucune autre disposition légalement obligatoire;

Et attendu d'ailleurs que ce jugement est régulier en la forme:

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 377)

[31 mai 1893]

Voirie. — Chemin rural. — Arrêté de reconnaissance. — Exception de propriété. — (Sieurs Royer et Faitout.)

Lorsqu'un chemin rural, après accomplissement des formalités prévues par la loi du 20 mai 1881, a fait l'objet d'un arrêté de reconnaissance, nul ne peut rien entreprendre contre ce chemin au mépris des droits de la commune et du public, s'il n'a, au préalable et par voie d'action principale, fait constater par les juges compétents son droit à la propriété dudit chemin.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de la violation par fausse interprétation des articles 1, 4, 5, 6 et 7 de la loi du 20 août 1881, par refus d'application de l'article 182 du Code forestier, et par fausse application de l'article 479, paragraphe 11, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué a refusé, avant de statuer au fond, d'admettre l'exception préjudicielle de propriété soulevée par les demandeurs sous le prétexte qu'en la supposant fondée elle ne serait pas de nature à ôter au fait poursuivi tout caractère de contravention;

Attendu que Royer et Faitout étaient poursuivis comme inculpés d'usurpation par eux commises sur un chemin rural de la commune de Gagny, ladite usurpation résultant de l'établissement en travers de ce chemin de barrières qui interceptaient le passage;

Attendu que, condamnés à raison de ce fait et par application de l'article 479, paragraphe 11, du Code pénal, à 11 francs d'amende par le tribunal de simple police du Raincy, les demandeurs ont, par des conclusions subsidiaires prises devant les juges d'appel, déclaré soulever l'exception préjudicielle de propriété dudit chemin et demandé que, par application de l'article 182 du Code forestier, il fût sursis à statuer sur la prévention, et qu'un délai leur fût imparti dans lequel ils seraient tenus de saisir la juridiction civile de la question de propriété;

Attendu que le jugement attaqué a rejeté ces conclusions par le motif qu'aux termes de l'article 182 du Code forestier l'exception préjudicielle de propriété ne doit être admise qu'autant que les faits articulés sont de nature, dans le cas où ils seraient reconnus par l'autorité compétente, à ôter au fait qui sert de base aux poursuites tout caractère de délit ou de contravention, et que, dans l'espèce, l'usurpation reprochée aux demandeurs ayant été commise sur un chemin rural compris dans un arrêté de reconnaissance des chemins ruraux de la commune de Gagny pris, le 11 juin 1883, par la commission départementale de Seine-et-Oise, après accomplissement des formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881, et devenu définitif à défaut d'appel devant le conseil général et de recours devant le Conseil d'État, cette usurpation sur un chemin dont l'arrêté de reconnaissance avait conféré la possession civile à la commune, en même temps qu'il lui imprimait le caractère de chemin public et le rendait imprescriptible, aux termes des articles 5 et 6 de la

loi du 20 août 1881, constituant une contravention que l'exception préjudicielle soulevée par les demandeurs, fût-elle ultérieurement décidée en leur faveur, ne pouvait faire disparaître;

Attendu qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait le jugement entrepris, loin de violer les textes de la loi visés par le pourvoi, en a fait, au contraire, une exacte et saine interprétation; qu'en effet la loi du 20 août 1881, dans sa section première relative aux chemins ruraux, a créé en cette matière un droit nouveau; qu'en vue de faire cesser pour l'avenir les incertitudes qui pouvaient exister sur les droits des communes concernant certains chemins ruraux et sur la publicité de ces chemins, et de prévenir des contestations qui étaient la conséquence d'une situation mal définie, cette loi a décidé, par ses articles 4, 5 et 6, que, dans chaque commune, le conseil municipal déterminerait les chemins ruraux qui devraient être l'objet d'arrêtés de reconnaissance; que ces arrêtés seraient pris par la commission départementale, après l'accomplissement d'une série de formalités protectrices des droits individuels, et qu'ils auraient pour effet légal d'attribuer à la commune la possession civile des chemins qui y seraient compris et de rendre ces chemins publics imprescriptibles.

Attendu qu'il suit de là que, lorsqu'un chemin rural a fait l'objet d'un arrêté de reconnaissance, nul ne peut rien entreprendre contre ce chemin, au mépris des droits de la commune et du public, s'il n'a, au préalable, et par voie d'action principale, fait constater par les juges compétents son droit à la propriété dudit chemin;

Que c'est donc à bon droit que le jugement attaqué, après avoir rejeté comme inopérante l'exception soulevée par les demandeurs, leur a fait application de la pénalité édictée par l'article 479, paragraphe 11, du Code pénal et a ordonné l'enlèvement de la barrière indûment établie en travers du chemin.

Par ces motifs, rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 378)

[18 novembre 1895]

Rapports des commissaires de surveillance administrative avec le public.

Monsieur l'inspecteur général, plusieurs personnes se sont présentées récemment dans les bureaux de l'administration centrale pour avoir des renseignements concernant des faits d'exploitation, marche de trains, application de règlements, etc., qu'elles avaient constatés dans certaines gares de Paris. Ces personnes ont déclaré qu'elles s'étaient adressées d'abord au commissaire de surveillance administrative, qui n'avait pu leur répondre et les avait renvoyées au ministère des travaux publics.

Cette manière de procéder, dont l'un des principaux inconvénients est d'occasionner aux voyageurs des dérangements inutiles et des pertes de temps, est absolument contraire aux règles qui déterminent les rapports des commissaires de surveillance avec le public. Je vous prie donc de rappeler à ces fonctionnaires, qui ont à leur disposition les règlements, les livrets de marche des trains, que l'un de leurs premiers devoirs est de fournir aux voyageurs tous les renseignements dont ils ont besoin pour éclaircir un point de fait au sujet duquel ils sont en contestation avec les agents des compagnies. Ce n'est que dans le cas où l'accord ne peut s'établir que le commissaire doit engager le voyageur, selon le cas, à déposer sa réclamation sur le registre de la gare, ou à adresser une demande écrite à l'administration supérieure.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente dépêche et de me rendre compte des dispositions que vous aurez

prises pour assurer l'exécution des instructions qu'elle renferme.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
E. GUYOT-DESSAIGNE.

(N° 379)

[18 novembre 1895]

Freins continus. — Renseignements complémentaires à introduire au tableau I.

Messieurs, aux termes de la circulaire ministérielle du 10 avril 1894, les compagnies de chemins de fer doivent fournir à l'administration supérieure, à la fin de chaque année, divers renseignements sur l'emploi des freins continus, dans la forme déterminée par les tableaux I et II annexés à ladite circulaire.

Je vous prie de vouloir bien faire compléter à l'avenir ces renseignements par l'indication du nombre des machines remorquant ou pouvant remorquer des trains de voyageurs, et du nombre de celles de ces machines dont les roues sont munies de sabots actionnés par le frein continu. Il suffira d'ailleurs d'inscrire ces deux chiffres dans la colonne 9 (observations) du tableau I.

Veuillez m'accuser réception de la présente dépêche et en tenir compte dans la préparation des tableaux à fournir pour l'année 1895.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
E. GUYOT-DESSAIGNE.

PERSONNEL

(N° 380)

(Octobre 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 21 *septembre* 1895. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1895, les Élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Delemer** (Léon),
Labordère (Pierre),
Vasseur (Louis),
Lefébure (Henri),
MM. **Bodin** (Raymond),
Mayer (Georges),
Vincent (Louis),
Lombard (Modéré).

A dater du 1er octobre 1895, les Élèves-Ingénieurs ci-dessus désignés iront accomplir leur 3e année de service militaire comme Sous-Lieutenants de réserve dans l'arme du Génie.

2° AVANCEMENT.

Arrêté du 22 *octobre* 1895. — M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade pour prendre rang à dater du 1er novembre 1895.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 8 *juillet* 1895. — M. **de Tavernier** (Charles), détaché au service municipal de la Ville de Paris et remis par M. le

Préfet de la Seine à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, en qualité d'Ingénieur-conseil, au service de la Compagnie électrique du secteur rive gauche de Paris.

Arrêté du 21 *octobre.* — **M. Alvin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Limoges.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 16 *octobre* 1895. — **M. Heurtault**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Montargis, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *septembre* 1895. — La consistance des trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service du port du Havre, fixée par arrêté du 23 avril 1895, est fixée à nouveau ainsi qu'il suit :

1er *Arrondissement.*

M. Ducrocq, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Phares, balises et bouées.

Entretien de l'avant-port. — Dragages dans le port et dans la rade. — Renflouement et destruction des épaves. — Surveillance de la plage Ouest entre le Havre et Antifer.

Contrôle de l'exploitation des formes de radoub.

Travaux d'amélioration déclarés d'utilité publique par la loi du 19 mars 1895.	Creusement des nouvelles passes et de l'avant-port. Démolition des ouvrages de l'ancien avant-port. Construction des digues. Défense du cap de la Hève.

2e *Arrondissement.*

M. **Renard**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Secrétariat de la Commission de surveillance des bateaux à vapeur.

Laboratoire d'essais des chaux et ciments.

Machinerie hydraulique et éclairage électrique du port.

Réfection des têtes des formes de radoub et de l'écluse de la citadelle.

Travaux d'amélioration déclarés d'utilité publique par la loi du 19 mars 1895.	Sondages à l'air comprimé et autres travaux d'études. Construction d'une écluse à sas. Construction d'un quai de marée. Ouvrages de raccordement de l'écluse à sas et du quai de marée avec les anciens ouvrages.

3e *Arrondissement.*

M. **Collot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe.

Entretien et exploitation des bassins du port du Havre et du canal de Tancarville. — Surveillance des plages à l'est du Havre.

Contrôle des voies ferrées des quais du port du Havre et des établissements d'outillage de la Chambre de commerce.

Travaux extraordinaires.	Construction des quais maritimes du canal de Tancarville au Havre. Construction d'une jetée à Tancarville.

Arrêté du 2 octobre. — M. **Holtz**, Inspecteur général de 2e classe, nommé Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics par Décret du 12 septembre 1895, est relevé, sur sa demande, des fonctions de Professeur du cours de navigation intérieure à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — Le service du Contrôle de la ligne de chemin de fer de Rimbert à Lapugnoy (embranchement de la fosse n° 3 — Auchel à la fosse n° 4 — Rimbert) (réseau du Nord) est rattaché, savoir :

1° *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments,*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

2° *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction,*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

3° *Pour la surveillance administrative,*

Au Commissariat de Béthune.

Arrêté du 5 octobre. — M. **Lecomte** (Auguste), nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, à dater du 1er août 1895, est chargé du service ordinaire du département de la Mayence et du service de la navigation de la Mayence, en remplacement de **M. Floucaud de Fourcroy**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Lecomte demeure d'ailleurs chargé, à titre personnel, de la liquidation des travaux d'infrastructure de la ligne de Pouancé à Laval.

Idem. — M. **Viallefond**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Mende, au service ordinaire du département de la Lozère, au service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Séjourné**, et au service hydrométrique du bassin du Lot, est attaché, à la résidence de Saint-Nazaire, au service maritime du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. **de Joly**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 11 octobre. — Le service du Contrôle de la section de la ligne de Lozanne à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Lamure (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), est rattaché, savoir :

1° *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments,*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Lyon.

2° *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction,*

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des mines, à Lyon.

3° *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale,*

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier.

4° *Pour la surveillance administrative,*

Au Commissariat de Tarare.

Arrêté du 22 octobre. — M. **Salva**, Inspecteur général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de

fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de **M. Holtz**, nommé Directeur des chemins de fer.

Arrêté du 22 octobre. — M. **Arnaud** (Léon), Inspecteur Général de 2e classe, Secrétaire du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, en remplacement de **M. Salva.**

Idem. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en Chef de 1re classe, Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire du Conseil général, en remplacement de **M. Arnaud.**

Idem. — M. **Chabert**, Ingénieur en Chef de 1re classe, adjoint à l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest pour les études et travaux, et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles et chargé, en outre, d'un service spécial des chemins de fer, est nommé Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées; il traitera les affaires de chemins de fer d'intérêt général concernant les réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de **M. Alard.**

Idem. — M. **Dieulafoy**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du Contrôle central des chemins de fer du Midi, est adjoint à l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest, pour les études et travaux et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles, en remplacement de **M. Chabert.**

M. Dieulafoy est chargé, en outre, du Contrôle des études du raccordement de la ligne des Moulineaux avec les lignes de Paris au Mans et à Versailles (rive gauche) et du Contrôle des travaux de la ligne du pont de l'Alma à Courbevoie — section comprise entre Courbevoie et les fortifications de Paris.

Il conservera d'ailleurs provisoirement ses autres attributions.

Idem. — M. **Violette de Noircarme**, Ingénieur en Chef de 1re classe à Paris, est nommé Président de la Commission d'examen des Mécaniciens de la marine marchande, en remplacement de **M. Luneau**, Ingénieur en Chef de 2e classe, relevé de ses fonctions, sur sa demande.

Idem. — M. **Chevallier** (Alphonse), nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 septembre 1895, est attaché, à la

résidence de Mont-de-Marsan, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Prince**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes — arrondissement du Nord-Est;

2° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées — 3e arrondissement :

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour — 3e section;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Petit** — 1er arrondissement (lignes de : Mont-de-Marsan à Saint-Sever, Saint-Sever à Hagetmau, Condom à Riscle et Nérac à Mont-de-Marsan — section de Gabarret à Mont-de-Marsan).

Décision du 23 *octobre.* — M. **Monnot** (Claude), Conducteur de 1re classe à Dôle, est chargé d'assurer la marche de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département du Jura et du 3e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Vermeillet**, décédé.

Arrêté du 26 *octobre.* — M. **Barlatier de Mas**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Paris, de divers services de navigation, est nommé Professeur du cours de navigation intérieure à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Holtz**, relevé de ses fonctions, sur sa demande.

Idem. — M. **Résal** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service des études et travaux des ponts de Mirabeau et de Constantine, à Paris, et du Cours de Ponts à l'École nationale des Ponts et Chaussées, est nommé Professeur-adjoint du cours de Mécanique appliquée à la même École, en remplacement de M. **Flamant**, appelé à d'autres fonctions.

M. **Résal** continue d'ailleurs d'être chargé du cours de Ponts à la même École.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATION.

7 *octobre* 1895. — **M. Ferréol** (Charles), Commis, admissible au Concours de 1893, n° 131, est nommé Conducteur de 4e classe au service vicinal du département d'Oran.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

25 *octobre* 1895. — **M. Mascard** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de la Haute-Garonne, est autorisé à passer au service vicinal du département d'Oran.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

26 *octobre*. — **M. Courbaize** (Lucien), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, est remis en activité et autorisé à rester au service municipal de la Ville d'Aurillac, pour remplir les fonctions d'Architecte-voyer.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

28 *septembre* 1895. — **M. Lafon** (Guillaume), en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie concessionnaire des ports de Tunis, Sousse et Sfax, en qualité de Chef des travaux du port de Tunis.

2 *octobre*. — **M. Laurent** (Nestor), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions d'Ingénieur dans la maison Hachette et Driout, constructeurs de Ponts et charpentes métalliques, à Saint-Dizier (Haute-Marne).

4° DISPONIBILITÉ.

2 *octobre.* — M. **Deluy** (Alexandre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Var, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉMISSION.

5 *octobre* 1895. — Est acceptée la démission de M. **Bertrand** (Georges), Conducteur de 4° classe, en congé pour affaires personnelles.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Leluan** (Léon), Conducteur de 2° classe, Manche, service ordinaire.	2 oct. 1895
M. **Vermeillet** (Léon), Conducteur de 1re classe, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire du département du Jura et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**.	13 oct. 1895
M. **Dupont** (Jules), Conducteur de 1re classe, Ille-et-Vilaine, service ordinaire	13 oct. 1895

7° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *septembre* 1895. — RÉORGANISATION DES CADRES ET SUBDIVISIONS DES CONDUCTEURS ET COMMIS DES PONTS ET CHAUSSÉES ATTACHÉS AU SERVICE DU PORT DU HAVRE. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service du port du Havre sont fixés à nouveau de la manière suivante :

1er arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et sept Commis en résidence au Havre (Provisoirement un Conducteur, cinq Commis et deux agents auxiliaires assimilés aux Commis).

MM. **Viel**, Conducteur.
Smeyers, Commis stagiaire.

MM. **Dède**, Commis stagiaire.
Sauvage, —
Bosvy, —
Strauch, Commis de 4e classe.
Dunkelberg, Agent auxiliaire.
Manduy, —

1re *Subdivision du Havre.* — Balisage, reconnaissances hydrographiques. — Dragages neufs et d'entretien. — MM. **Glaneur**, Conducteur principal, et **Mayer**, Commis.

2e *Subdivision du Havre.* — Phares et fanaux. — Construction, amélioration et réparations du matériel de dragages. — Service de l'atelier. — MM. **Letréguilly**, Conducteur, et **Duval**, Commis.

3e *Subdivision du Havre.* — Entretien de l'avant-port. — Surveillance de la plage Ouest. — Contrôle de l'exploitation des formes de radoub. — Allongement de la forme de radoub n° 1. — Restauration de l'estacade Nord incendiée lors de l'explosion du steamer la *Hève*. — MM. **Delbende**, Conducteur, et **Armbruster**, Commis.

4e *Subdivision du Havre.* — Achèvement des travaux de construction du bassin au pétrole. — Études des travaux de construction des digues. — 1er Lot de construction des digues. — MM. **Danais**, Conducteur, et **Serpin**, Commis.

5e *Subdivision du Havre.* — 2e Lot de construction des digues. — Démolition des ouvrages actuels de l'avant-port. — M. N..., Conducteur.

2e arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis en résidence au Havre (Provisoirement un Conducteur, quatre Commis et un Agent auxiliaire).

MM. **Lefèvre**, Conducteur.
Gilles, Commis.
Lange, —
Jugelet, Commis stagiaire.
Prudon, —
Bellenger, Agent auxiliaire.

6e *Subdivision du Havre.* — Secrétariat de la Commission de surveillance des bateaux à vapeur. — Laboratoire d'essai des chaux et ciments. — M. **Anquetil**, Conducteur.

7° *Subdivision du Havre.* — Machinerie et engins hydrauliques. — Éclairage électrique. — MM. **Buignet**, Conducteur principal, et **Letrécher**, Commis.

8° *Subdivision du Havre.* — Études et travaux préparatoires pour la construction d'un sas éclusé. — Réfection des têtes des formes de radoub et de l'écluse de la Citadelle. — M. **Josserand**, Conducteur.

9° *Subdivision du Havre.* — Construction d'un sas éclusé. — M. N..., Conducteur.

10° *Subdivision du Havre.* — Construction d'un quai de marée. — M. N..., Conducteur.

3° Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et six Commis en résidence au Havre (Provisoirement un Conducteur, deux Commis et quatre Agents auxiliaires).

MM. **Vivier**, Conducteur.
Dubosq, Commis.
Gantier, —
Rivière, Agent auxiliaire.
Hamon, —
Legras, —
Petit, —

11° *Subdivision du Havre.* — Entretien des bassins de l'Eure, de la Citadelle, Vauban, du Dock et travaux divers de grosses réparations. — MM. **Fichet**, Conducteur, **Carpentier** et **Chiren**, Commis.

12° *Subdivision du Havre.* — Entretien du bassin Bellot, du bassin au pétrole, des digues Saint-Jean et de l'Eure. — Contrôle des voies ferrées des quais. — MM. **Dollet**, Conducteur, et **Menin**, Commis.

13° *Subdivision du Havre.* — Entretien des bassins de la Barre, du Roi, du Commerce, bâtiments et magasins. — Grosses réparations diverses. — MM. **Dubois**, Conducteur, et **Mariage**, Commis.

14° *Subdivision du Havre.* — Entretien et exploitation du canal de Tancarville. — Instruction de toutes les affaires administratives concernant le canal (Bacs, francs-bords, voirie et contraventions). — Surveillance de la plage Est de la pointe du

Hoc au cap du Hode. — MM. **Pesnelle**, Conducteur, **Pourrat**, Commis, et **Brédeville**, Agent de la statistique.

15ᵉ *Subdivision du Havre.* — Travaux neufs. — Quais maritimes du canal de Tancarville, etc. — MM. **Lhonneur**, Conducteur, et **Le Rochais**, Commis.

28 *septembre.* — M. **Bernard** (Élisée), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le départemont de l'Hérault, même service.

Idem. — M. **Lemeunier** (Alfred), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service de la 4ᵉ section de la navigation de la Seine.

Idem. — **Aubert** (Ansbert), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

30 *septembre.* — M. **Riety** (Marius), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.

Idem. — M. **Tussac** (Émile), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Drôme, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte, reste exclusivement attaché au service ordinaire.

1ᵉʳ *octobre.* — M. **Lambert** (Émile), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy.

11 *octobre.* — MM. **Paris** (Hilaire), Conducteur de 2ᵉ classe et **Chounet** (Joseph), Conducteur de 4ᵉ classe attachés, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passent dans le département du Gers, même service.

Idem. — M. **Papaix** (Marius), Conducteur de 3ᵉ classe, faisant fonctions de Contrôleur-Comptable dans le département de la Haute-Garonne, au service du Contrôle de l'exploitation et de

la traction des chemins de fer d'Orléans et du Midi, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

22 *octobre*. — M. **Lisse** (Richard), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, même département.

Idem. — M. **Dardant** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche.

29 *octobre*. — M. **Vanloo** (Émile), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Constantine.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

IMPRIMERIE E. FLAMMARION, 26, RUE RACINE, PARIS.

DÉCRETS

(N° 381)

[22 juin 1895]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux de construction d'un nouvel égout collecteur général, dit collecteur de Clichy (*Seine*).

Le Président de la République française,

Sur les rapports des ministres des travaux publics et de l'intérieur;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, les travaux de construction d'un nouvel égout collecteur général, dit *collecteur de Clichy*.

Art. 2. — La dépense des travaux, évaluée à 5.600.000 francs, sera entièrement à la charge de la ville de Paris.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations n'ont pas été prononcées dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 382)

[27 juillet 1895]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 201, dans la rampe du Noiret (Haute-Savoie), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 20 janvier 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours et elle sera remise à la commune de Cruseilles pour recevoir l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal de ladite commune, en date du 20 mai 1894;

2° La dépense, évaluée à 68.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 383)

[6 novembre 1895]

Décret autorisant le sieur Souchay à maintenir et à exploiter deux grues à vapeur sur le quai de Javel, à Paris.

Le Président de la République française,

Sur le raport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur Souchay, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, 55, quai de Javel, est autorisé à maintenir et exploiter deux grues à vapeur sur le quai de Javel, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

(N° 384)

[16 novembre 1895]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, d'une ligne de tramway entre Paramé et Rothéneuf.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique à voie de $0^m,60$ de largeur entre les bords intérieurs des rails, destinée au transport des voyageurs entre le rond-point de Rochebonne, à Paramé, et le village de Rothéneuf.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Ille-et-Vilaine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 9 novembre 1895, entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, au nom du département, et la société anonyme du tramway de Rothéneuf, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société anonyme du tramway de Rothéneuf, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectemeut dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway mentionné à l'arti-

cle 1er ci-dessus, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

CONVENTION.

Le 9 novembre 1893,

Entre le préfet du département d'Ille-et-Vilaine, agissant au nom dudit département, en vertu d'une délibération du conseil général et de la loi du 11 juin 1880, d'une part;

Et M. Ruellan, propriétaire à Paramé, agissant au nom de la société anonyme du tramway de Rothéneuf, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet d'Ille-et-Vilaine, autorisé comme il est dit ci-dessus, s'engage à confier à la susdite société, qui accepte, la construction et à concéder pour une durée de cinquante ans à la même société, qui accepte, l'exploitation d'une ligne de tramways à vapeur à voie de 60 centimètres, destinés au transport des voyageurs entre le rond-point de Rochebonne à Paramé et le village de Rothéneuf.

Art. 2. — La concession sera faite conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé.

La société concessionnaire sera, en conséquence, assujettie envers le département à toutes les obligations imposées par ledit cahier des charges qui est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 3, 7, 11, 14, 23, 29 et 36, l'addition d'un article 7 *bis* intitulé « Établissement de la voie ferrée en déviation » et la suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

Art. 3. — La construction dont il s'agit sera faite par la société concessionnaire; elle comprendra la totalité des dépenses en travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne, notamment :

Les acquisitions de tous les terrains nécessaires;

Les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou simplement traversées;

Les travaux de superstructure;

Le matériel fixe et roulant;

Les ateliers de réparations;

Le mobilier et l'outillage des gares, de la voie et des stations.

Art. 4. — Chaque année, à partir de la cinquième année d'exploitation de la ligne, la société concessionnaire déposera à la caisse que le conseil général aura désignée une somme de 100 francs par kilomètre exploité pour former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie et du matériel roulant.

Ce fonds cessera de croître quand il aura atteint 1.500 francs par kilomètre, mais il sera complété par le concessionnaire lorsqu'il aura été entamé.

Tout prélèvement sur ce dépôt pour les dépenses spéciales qu'il doit couvrir devra être préalablement autorisé par le préfet.

Le préfet aura en outre la faculté d'opérer sur le même dépôt les prélèvements nécessaires, lorsqu'il aura à user des droits qui lui appartiennent pour maintenir la voie en bon état d'entretien, même à l'expiration de la concession.

En cas de déchéance, le fonds de renouvellement deviendrait la propriété pure et simple du département.

La partie de ce fonds qui restera sans emploi à l'expiration de la concession sera remboursée à la société concessionnaire.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 2.000 francs par kilomètre en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise et aucune portion ne sera remboursée au concessionnaire pendant toute la durée de la concession.

Art. 6. — L'exploitation se fera aux risques et périls de la société concessionnaire.

Art. 7. — La société concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 8. — La société concessionnaire s'engage, dès que sera intervenu le décret de concession, à justifier d'un capital libre de charges de 26.000 fr. par kilomètre, souscrit exclusivement en actions.

Art. 9. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paramé; dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie de Paramé.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la société concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Le réseau partira du rond-point de Rochebonne et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Chemin de grande communication n° 1 *bis*;

Chemin vicinal ordinaire n° 18;

Chemin rural de Rothéneuf.

En dehors de ces voies publiques, la ligne comportera deux déviations latérales et une déviation à travers champs et empruntera un boulevard de 12 mètres dont la construction est projetée.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voy. le *type*, *Ann.* 1882, p. 292.

ARRÊTÉ

(N° 385)

[26 octobre 1895 - 16 janvier 1896]

Arrêté du 26 *octobre* 1895, *modifié par un arrêté du* 16 *janvier* 1896, *et rendu en exécution de l'article* 17 *du décret du* 30 *mai* 1895 *sur l'organisation du contrôle des chemins de fer.*

Le ministre des travaux publics,

Vu le décret du 30 mai 1895, portant règlement d'administration publique pour l'organisation du contrôle des chemins de fer, notamment l'article 17 ainsi conçu :

« ...la répartition entre les agents des affaires ressortissant à chaque contrôle et les prescriptions concernant l'exécution du service sont fixées par le ministre des travaux publics »;

Vu le rapport du directeur des chemins de fer,

Arrête :

Art. 1er (*). — L'inspecteur général de chaque réseau dirige et surveille toutes les parties du service.

Il est délégué d'une façon permanente par le ministre des travaux publics pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

a) Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements;

b) Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et chauffeurs en cours de service, en dehors des revisions générales et périodiques de la marche des trains;

c) Trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction;

(*) Art. 1er. Arrêté du 20 juin 1893.

d) Trains de ballast et trains de service sur les lignes en exploitation;

e) Conservation des repères;

f) Embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la compagnie et les intéressés et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la commission mixte des travaux publics;

g) Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations.

h) Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'exception de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets;

i) Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués;

j) Exécution immédiate par les compagnies, sous réserve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

L'inspecteur général adresse, le 5 de chaque mois, au ministre un état sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui dans le mois précédent.

Art. 2. — Abstraction faite de la construction des lignes neuves, la répartition normale des affaires entre les chefs de service du contrôle s'effectue conformément au tableau annexé au présent arrêté.

Toutefois l'inspecteur général conserve la faculté de consulter tout chef de service du contrôle sur les affaires qui lui paraîtraient motiver l'intervention de ce dernier, quand même elles ne rentreraient pas dans ses attributions habituelles.

Il désigne également le chef de service appelé à remplir les fonctions de rapporteur auprès du comité du réseau.

Art. 3 (*). — Les ingénieurs en chef du contrôle et le contrôleur général sont délégués d'une manière permanente, par l'inspecteur général, pour traiter et transmettre directement au ministre les affaires énumérées aux articles suivants.

Ils adressent, le 5 de chaque mois, au directeur du contrôle un état sommaire des affaires qu'ils ont traitées par délégation dans le mois précédent.

(*) Art. 2. Arrêté du 20 juin 1893.

Cette délégation cesserait d'avoir son effet dans le cas où, l'affaire intéressant plusieurs services, les chefs de service ne se seraient pas mis d'accord.

Art. 4 (*). — L'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments est délégué pour les affaires ci-après :

a) Projets, décomptes et récolement de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de ceux qui comportent des dispositions nouvelles ou intéressant la sécurité;

b) Chemins d'accès des gares;

c) Établissement des passages à niveau;

d) Déclassement de parcelles du domaine public : aliénation, remise aux domaines et aux compagnies;

e) Servitudes légales des riverains, alignements, établissements, sur ou sous la voie, de conduites, canalisations et toutes installations à l'usage des tiers;

f) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux exécutés pour le service du ministère de la guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant;

g) Contraventions aux règlements de la compagnie concernant le service de la voie, suites judiciaires y relatives.

Art. 5 (*). — L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique est délégué pour les affaires ci-après :

a) Classification et réglementation des passages à niveau;

b) Boîtes de secours;

c) Réception, récolement et vérification des décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service du ministère de la guerre;

d) Modifications partielles aux services d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exclusion de celles qui intéressent un autre réseau; lorsque ces modifications porteront sur le service des voyageurs, le contrôle de l'exploitation commerciale sera nécessairement consulté;

e) Trains spéciaux;

f) Accidents de toute nature, à l'exclusion des déraillements en pleine voie et collisions de trains;

g) Contraventions aux règlements de la compagnie concernant l'exploitation et la traction; suites judiciaires y relatives;

h) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des retards de trains, des correspondances de trains, du service des

(*) Art. 2. Arrêté du 20 juin 1893.

agents de l'exploitation et de la traction, en tout ce qui ne concerne pas le contrôle commercial.

Art. 6. — Le contrôleur général est délégué pour les affaires ci-après :

a) Additions de parcours dans les tarifs de billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursion, etc., etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs ne sont pas modifiées;

b) Traités de correspondance, de réexpédition, de factage, de camionnage, d'omnibus, etc., etc.;

c) Police des gares et cours de gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement des buffets ou autres industries dans les stations;

d) Pétitions ou propositions relatives à des changements de dénomination de gares et haltes;

e) Réclamations et plaintes des particuliers au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., etc., du service des agents et correspondants de la compagnie au point de vue commercial.

Art. 7. — Chacun des chefs de service du contrôle est chargé, en ce qui concerne son service, de la vérification des frais de déplacement et de tournées des fonctionnaires et agents placés sous ses ordres, ainsi que de l'envoi au préfet ou à l'administration des états qui s'y rapportent.

Les frais de repas et de découcher des commissaires de surveillance administrative sont réglés dans la même forme par le directeur du contrôle, sur la proposition des chefs de service.

Toutefois, dans le cas où les maxima fixés par les instructions en vigueur seraient dépassés, les propositions devront être adressées au ministre par l'intermédiaire de l'inspecteur général.

Art. 8. — Chaque chef de service prépare les feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres et les propositions à faire en sa faveur et les transmet à l'inspecteur général.

Celles qui concernent les commissaires de surveillance administrative sont arrêtées en conférence au 1er degré par les ingénieurs et les inspecteurs; au 2e degré par les ingénieurs en chef et le contrôleur général; ce dernier les transmet au directeur du contrôle.

Les propositions d'avancement en faveur des commissaires de surveillance administrative de 1re classe raconnus aptes à remplir les fonctions d'inspecteur particulier sont présentées par le contrôle commercial.

Art. 9. — Lorsqu'un ingénieur en chef est adjoint au directeur du contrôle pour l'inspection des études et travaux des

lignes nouvelles, cet ingénieur en chef est autorisé à signer ses rapports.

S'il les adopte, le directeur peut se borner à les transmettre à l'administration avec son visa; ils peuvent être soumis, sous cette forme, au conseil général des ponts et chaussées.

Dans le cas contraire, le directeur y substitue ses propres rapports.

Art 10 (*). — Indépendamment des attributions qui lui sont conférées par l'article 7 du décret du 30 mai 1895, l'ingénieur en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique sont chargés des questions d'ordre général relatives aux caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc., et de toutes celles qui intéressent l'organisation du personnel de la compagnie.

Art. 11. — Les attributions du contrôle de l'exploitation commerciale telles qu'elles sont définies par l'article 8 du décret du 30 mai 1895 sont réparties ainsi qu'il suit entre les fonctionnaires de ce service :

Le contrôleur général est chargé :

De la surveillance générale du service;

De l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires; des vœux et réclamations y relatifs;

De toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, le trafic international ou la concurrence des autres voies de transport;

Des traités de répartition de trafic;

De la police des gares et des cours des gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement et surveillance des buffets et autres industries dans les stations;

Des questions de publicité;

Des questions de délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de place.

Le contrôleur général traite et renvoie aux préfets les affaires de son service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845 et des règlements en vigueur.

Il donne son avis sur les règlements de la compagnie dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

(*) Art. 5. Arrêté du 20 juin 1893; service de l'ingénieur en chef du contrôle central.

Chaque mois, les contrôleurs comptables se rendent dans l'un des bureaux de la compagnie placés sous leur surveillance. Ils examinent les livres ou pièces de dépenses ou de recettes en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations faites dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui est transmis au ministre par le chef de service.

Ils sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie en vue d'assurer les services de construction, d'exploitation et de traction, soit dans les bureaux de l'administration centrale, soit dans les gares, les trains, les dépôts, les remises, les magasins, les ateliers, etc., etc.;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces différents services;

3° Des règles et usages adoptés par la compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont en outre pour mission :

De contrôler les inventaires de matériel de toute espèce, de renseigner leurs chefs hiérarchiques sur l'importance des travaux exécutés, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles;

De vérifier les estimations, décomptes et les renseignements statistiques fournis par la compagnie.

Des contrôleurs comptables peuvent être mis à la disposition du ministre des finances.

Art. 16. — Les contrôleurs du travail sont répartis dans les services du contrôle de l'exploitation technique, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux.

Ils sont chargés de réunir et de tenir à jour tous les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie afin d'assurer les services de la traction;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces services.

Ils visitent les gares, les dépôts, les magasins, les remises, les ateliers de la compagnie, etc.

Ils doivent (*) :

1° Constater si le service des agents est organisé et affiché dans les gares, stations et haltes, les cabines et postes d'aiguilleurs et les dépôts ;

2° Vérifier dans leurs tournées, en s'aidant des roulements, bulletins de traction, journaux des conducteurs de trains, registre des retards, si le travail des agents s'effectue conformément à l'organisation arrêtée et si la marche des trains est régulière.

Ils fournissent un relevé de leurs vérifications et signalent les infractions aux prescriptions réglementaires sur le travail des agents des compagnies, comme sur toutes les questions pouvant intéresser particulièrement la sécurité des voyageurs et l'entretien du matériel roulant.

Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui constituent la base de l'instruction au 1er degré.

Art. 17 (**). — En dehors du traitement, il est accordé au personnel du contrôle de l'exploitation commerciale, pour frais de tournées, loyer, frais de bureau et divers, une indemnité annuelle, payée par douzièmes et fixée comme il suit :

Contrôleurs généraux, 4.000 francs.

Inspecteurs principaux, 2.000 francs.

Inspecteurs particuliers, 1.500 francs.

Par mesure transitoire, les inspecteurs principaux en fonctions continueront à toucher l'indemnité de 4.000 francs qui leur est actuellement allouée.

Art. 18 (***). — Les contrôleurs comptables et les contrôleurs du travail reçoivent des indemnités de frais de découcher, de déplacement et de changement de résidence calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées (****).

Les commissaires de surveillance reçoivent, dans les mêmes conditions, des indemnités de frais de repas et de découcher.

Art. 19. — Les contrôleurs généraux, comme les inspecteurs de l'exploitation commerciale ne peuvent être maintenus en fonctions après soixante-cinq ans révolus.

Art. 20. — Le présent arrêté abroge et remplace ceux du 20 juillet 1886, du 20 mai et du 20 juin 1893.

Sont rapportées toutes les dispositions des arrêtés, circulaires et instructions qui seraient contraires audit arrêté.

(*) Circulaire du 6 novembre 1894.

(**) Arrêté du 16 janvier 1896.

(***) Art. 14. Arrêté du 20 mai 1893.

(****) Art. 14. Arrêté du 20 mai 1893. — Art. 7. Décret du 2 juillet 1894.

TABLEAU

INDIQUANT LA RÉPARTITION DES PRINCIPALES AFFAIRES ENTRE LES CHEFS DE SERVICE DU CONTRÔLE.

(Annexé à l'arrêté ministériel du 26 octobre 1893.)

CONTRÔLE de LA VOIE ET DES BATIMENTS	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION TECHNIQUE	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION COMMERCIALE
	Personnel du contrôle.	
Mandatement général des dépenses.		
Frais de repas et de découchers. Notes signalétiques. Propositions d'avancement. Congés. Indemnités d'intérim. Secours } des ingénieurs, agents du contrôle de la voie et des bâtiments, et des commissaires de surveillance administrative.	Frais de repas et de découchers. Notes signalétiques. Propositions d'avancement. Congés. Indemnités d'intérim. Secours } des ingénieurs, agents du contrôle de l'exploitation technique et des commissaires de surveillance administrative.	Frais de repas et de découchers. Notes signalétiques. Propositions d'avancement. Congés. Indemnités d'intérim. Secours } des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative.
Inspection des bureaux des ingénieurs du contrôle de la voie et des bâtiments. Correspondance avec les ingénieurs en chef accrédités auprès du ministre de la guerre.	Inspection des bureaux des ingénieurs du contrôle de l'exploitation technique et des commissaires de surveillance administrative.	Inspection des bureaux des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative.
	Personnel de la compagnie.	
Organisation du personnel de la voie et des bâtiments.	Organisation générale du personnel de la compagnie. Caisses de retraites, de prévoyance, de secours, etc. Assermentation des agents. Réclamations des agents contre la compagnie. Organisation et *durée* du travail des agents qui assurent la circulation des trains : roulements, bulletins de traction, tableaux de service, etc.	Organisation du personnel chargé du service commercial.
	Ouverture de lignes.	
Réception. Reconnaissance des travaux. Travaux de parachèvement.	Réception.	Réception.

CONTRÔLE de LA VOIE ET DES BATIMENTS	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION TECHNIQUE	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION COMMERCIALE
Entretien et surveillance.		
reillance de l'entretien ; du ouvellement et des consoli-tions de la voie. reillance de l'établissement de l'entretien des appareils la voie, signaux et autres gins de sécurité. servation des repères, bar-res, chemins d'accès des res, clôtures, haies vives.	Étude et application des règle-ments relatifs à l'exploitation. Service des salles d'attente, des quais, des gares. Contrôle de l'appel des voya-geurs dans les salles, les voi-tures, etc., etc. Surveillance des boîtes et appa-reils de secours dans les gares et dans les trains. Consignes pour les manœuvres ; consignes pour les gares et la protection des chantiers sur la voie. Tableaux d'enclenchements des leviers des cabines et postes d'aiguilleurs. Surveillance du fonctionnement et de la manœuvre des si-gnaux et autres engins de sé-curité. Surveillance de l'entretien du matériel roulant. Réception du matériel. Epreuves des chaudières. Autorisation des machines. Evaluation du matériel rou-lant.	Surveillance générale du service commercial. Police des gares et des cours des gares. Stationnement des voitures.
Passages à niveau.		
s questions relatives à l'éta-ement et à l'entretien des ages à niveau.	Classification, réglementation et gardiennage des passages à ni-veau.	Néant.
Embranchements particuliers.		
s et traités d'embranche-s particuliers.	Projets des embranchements par-ticuliers en ce qui concerne les mesures de sécurité et les con-signes d'exploitation.	Traités relatifs aux embranche-ments particuliers, en ce qui concerne les taxes à percevoir.
Chemins de fer d'intérêt local et tramways.		
de traversées des lignes t général, des gares nes et installations de ordement.	Mêmes projets que ci-contre, en ce qui touche la sécurité de l'exploitation sur les lignes d'intérêt général.	Examen des lignes projetées au point de vue de la concur-rence avec les lignes existantes et des détournements possibles du trafic. Instruction des tarifs dans les cas prévus par les articles 5 et 33 de la loi du 11 juin 1880.

CONTRÔLE de LA VOIE ET DES BATIMENTS	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION TECHNIQUE	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION COMMERCIALE
	Travaux neufs.	
Projets de pose de seconde voie, de garage et de jonctions de secours en pleine voie, etc. Projets d'extension et de modification des gares, stations, haltes et points d'arrêt. Projets d'établissement de signaux et autres appareils de sécurité, au point de vue de la dépense et de l'imputation. Projets d'installation dans les gares des appareils destinés à assurer le chauffage et l'éclairage des trains.	Etude des systèmes divers de signaux, d'appareils de sécurité, d'intercommunication, de chauffage et d'éclairage. Freins, attelages, bandages, essieux, etc. Projets d'extension et de modification des gares, stations, haltes, points d'arrêt, etc., en ce qui concerne les signaux, appareils de sécurité et installations de traction. Projets d'acquisition et de modification du matériel roulant, des appareils d'intercommunication, de freinage, d'éclairage et de chauffage installés dans le matériel roulant.	Néant.
	Travaux exécutés pour le service de la guerre.	
Réception, récolement et vérification de décomptes des travaux d'aménagement du matériel fixe pour le service de la guerre.	Réception, récolement et vérification de décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant pour le service de la guerre.	Néant.
	Affaires diverses.	
Occupations de terrains; aliénations. Remise aux Domaines. Servitudes légales des riverains. Alignements. Etablissements sur ou sous la voie de conduites, canalisations et toute installation à l'usage des tiers.	Néant.	Autorisation de vente de livr journaux, comestibles, obj divers, etc. Établissement de buffets et a tres industries dans les statio (art. 70 de l'ordonnance 15 novembre 1846). Questions de publicité, de dé vrance et d'utilisation des p mis de circulation, des bons réduction et des billets de pla
	Marche des trains.	
Néant.	Horaires, graphiques, etc. Trains spéciaux, extraordinaires, de ballast. Correspondance entre les trains, délais d'attente, déclenchements en marche. Composition des trains. Retards.	Marche des trains au point vue commercial.
	Transports.	
Néant.	Transport de matières infectes ou dangereuses au point de vue de la salubrité et de la sécurité. Transport de matières altérables dans des conditions spéciales.	Étude et application des tarifs des frais accessoires; étude toutes les questions écono ques et commerciales intére sant le réseau, le trafic int national ou la concurrence autres voies de transport. Traités de répartition du tra Traité avec les correspond de chemins de fer.

CONTRÔLE de LA VOIE ET DES BATIMENTS	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION TECHNIQUE	CONTRÔLE de L'EXPLOITATION COMMERCIALE
	Accidents.	
boulements, inondations, altérations du profil de la voie, des ouvrages d'art, etc. raillements et détresses dus à la voie. ites judiciaires.	Collisions, chocs, déraillements, non-observation des signaux, inobservation des règlements, incendies causés par les machines, incendies spontanés. Accidents de personnes pendant la marche des trains, dans les manœuvres et dans la manipulation des colis. Détresses dues au matériel roulant. Suites judiciaires.	Néant.
	Contraventions et délits.	
ntraventions de grande voirie. ites judiciaires. cours en grâce.	Contraventions aux lois et règlements sur l'exploitation et sur les appareils à vapeur. Suites judiciaires. Recours en grâce.	Délits de droit commun : vols, fraudes, voyageurs sans billet, prolongements de parcours, fausses déclarations de marchandises. Suites judiciaires. Recours en grâce.
	Vœux. — Réclamations. — Plaintes.	
mandes de haltes, gares, passages à niveau, etc. ification des dispositions des res. allation de water-closets, etc. lement des eaux, etc.	Modification du régime des passages à niveau publics ou particuliers. Marches des trains, disposition des voitures et tout ce qui concerne l'exploitation. Plaintes contre les agents de la compagnie, gardes-barrières, facteurs, etc.	Demandes de haltes, gares, de changement de dénomination de gares et de haltes. Modifications aux dispositions des gares intéressant le service commercial. Modifications des tarifs et de la nature du trafic accepté dans les gares. Plaintes au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., du service des agents et correspondants de la compagnie au point de vue du service commercial.
	Statistique et renseignements administratifs.	
tistique des enclenchements. ches électriques, etc., et appareils de sécurité dépendant de voie. ports trimestriels sur la voie les travaux. ports aux conseils généraux. men de la comptabilité et des dgets de la compagnie.	Statistique du matériel roulant, des freins, de l'intercommunication, etc. Statistique des appareils à vapeur. Statistique des accidents. Rapports trimestriels sur l'exploitation. Examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie.	Mouvement de circulation. Dépenses et recettes de l'exploitation. Trafic. Emission d'obligations. Questions de garanties d'intérêt et de partage de bénéfices avec l'Etat. Examen de la comptabilité et des budgets de la compagnie.

Approuvé :

Paris, le 26 octobre 1895.

DUPUY-DUTEMPS.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 386)

[6 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau. — Usine. Titre légal. — Compétence. — (Ministre de la guerre contre sieur Floret.)

Le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison de la diminution de la force motrice d'une usine par suite de l'exécution de travaux publics qui ont entraîné le détournement partiel d'un cours d'eau, est compétent pour apprécier un moyen de défense tiré de ce que l'usine n'aurait pas d'existence légale. — C'est donc à tort qu'il surseoit à statuer jusqu'à ce que les tribunaux judiciaires aient déterminé les droits non contestés de l'usinier à l'usage du cours d'eau comme riverain (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la contestation soulevée devant le conseil de préfecture n'a pas porté sur le droit que le sieur Floret pourrait prétendre à l'usage des eaux du torrent de Saint-Bernard, en tant que riverain; que l'État a simplement opposé à l'action du demandeur que son usine n'avait pas d'existence légale; que l'appréciation de ce moyen de défense rentrait dans la compétence du conseil de préfecture appelé à statuer sur la réparation de dommages causés par l'exécution d'un travail public; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré surseoir jusqu'à ce que le sieur Floret eût fait reconnaître par une autre juridiction ses droits à l'usage des eaux du torrent de Saint-Bernard... (Arrêté annulé. Parties renvoyées devant le conseil de préfecture pour être fait droit sur la demande d'indemnité du sieur Floret.)

(*) Voy. 3 juin 1867, ville de Firminy, *Ann.* 1868, p. 814; — Picard, *Traité des eaux*, t. II, p. 421.

(N° 387)

[6 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Cession amiable. — Inexécution des clauses. — Compétence. — Garantie. — (Ministre de l'agriculture contre ville de Rennes et sieur Dubos.)

Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande en réparation de dommages résultant de l'inexécution de travaux pris à sa charge par l'expropriant dans un traité de cession à l'amiable de terrains.

Garantie. — La ville contre laquelle est formée la demande d'indemnité précitée n'est pas fondée à demander que l'entrepreneur des travaux soit condamné à la garantir éventuellement de toutes les conséquences de cette demande.

Procédure. — Recours de l'État. Lettre d'envoi du recours. Signature. — Le fait que la lettre d'envoi d'un recours formé au nom de l'État n'a pas été signée par le ministre ne constitue pas une cause de déchéance, si le recours lui-même est revêtu de la signature du ministre.

. . . .

... SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par la ville au recours du Ministre de l'agriculture :*

Considérant que, si la lettre d'envoi du recours formé au nom de l'État n'a pas été signée par le ministre, ce fait est sans importance, le recours lui-même étant revêtu de sa signature ;

Sur les conclusions de l'État :

Considérant que par le décret, en date du 30 juin 1879, qui a déclaré d'utilité publique les travaux à entreprendre par la ville de Rennes, pour son alimentation en eaux potables, la ville a été autorisée à acquérir soit à l'amiable, soit par expropriation, les terrains nécessaires au captage des sources et à l'établissement des conduites; que par une convention, en date du 21 mars 1887, intervenue entre l'État représenté par le ministre de l'agriculture et la ville de Rennes, la cession des terrains domaniaux compris dans le périmètre à exproprier a été consentie par l'État, moyennant le prix de 10.650f,20 et l'accomplissement de certains travaux mis à la charge de la ville et dont quelques-uns avaient notamment pour objet la réparation des dommages causés aux routes forestières ;

Considérant que la demande de l'État était fondée sur l'inexécution d'une partie des engagements de la ville et tendait au payement d'une indemnité à raison des dommages à la réparation desquels elle s'était obligée dans l'acte de cession amiable du 21 mars 1887; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la contestation portait sur l'inexécution prétendue de l'État de certaines clauses d'un acte intervenu conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841 et que, par suite, il s'est déclaré incompétent;

Sur l'action en garantie dirigée par la ville de Rennes contre le sieur Dubos, entrepreneur :

Considérant que, s'il appartient à la ville de Rennes de réclamer à son entrepreneur, devant le conseil de préfecture, l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu de son cahier des charges, notamment des articles 35 et 41, elle n'était pas fondée à lui demander de la garantir des condamnations qui pourraient être prononcées contre elle, au profit de l'État, à raison de l'inexécution de partie dés stipulations de la cession amiable susdatée; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'entrepreneur à garantir éventuellement la ville contre les conséquences de la demande de l'État... (Recours du ministre rejeté. Demande en garantie formée par la ville contre le sieur Dubos rejetée. L'État supportera les dépens exposés par la ville devant le conseil de préfecture. Dépens exposés en première instance par le sieur Dubos mis à la charge de la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera les frais exposés par la ville dans le pourvoi n° 77.062 et la ville de Rennes les dépens du pourvoi n° 77.363.)

(N° 388)

[6 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Aqueduc. — Droit à indemnité. — Cession. — Acte de vente. — Interprétation. — Expertise. — (Sieur David de Penanrun.)

Dommages causés à des terrains riverains d'un chemin par un aqueduc construit en 1841; indemnité réclamée par le pro-

priétaire actuel; — action non recevable pour la période antérieure à 1860; à cette dernière date, les terrains dont s'agit ont été aliénés par l'État au profit de la ville de Paris, dont le requérant est l'ayant cause, sans qu'il y ait eu cession du droit à indemnité appartenant au domaine. — Action déclarée recevable pour la période postérieure à 1860 : la ville en cédant, en 1888, *les terrains au requérant, l'a substitué dans ses droits et actions pour la période postérieure à la vente que l'État lui avait faite* (1860) ; *expertise ordonnée.*

Interprétation. — Il n'y a pas lieu de renvoyer aux tribunaux judiciaires, pour interprétation, un acte de vente dont le sens n'est point douteux.

Expertise. — En matière de dommage résultant de travaux publics, l'expertise doit être ordonnée si elle est demandée par l'une des parties.

. . . .

CONSIDÉRANT que la requête du sieur David de Penanrun tend à obtenir une indemnité à raison du dommage causé à sa propriété par les eaux s'écoulant d'un aqueduc établi au droit de cette propriété sous le chemin de grande communication n° 26, dans la traverse de Nogent-sur-Marne;

Considérant que le dommage dont se plaint le sieur Penanrun résulte de la construction de l'aqueduc; qu'il est établi par les documents versés au dossier que cet aqueduc a été construit en 1841; qu'à cette date, les terrains dont le requérant est propriétaire faisaient partie de la dotation immobilière de la couronne et que, s'ils ont été détachés, en 1860, pour rentrer dans le domaine de l'État et rétrocédés par le domaine à la ville de Paris, il résulte, tant des sénatus-consultes des 20-26 juin 1860 et des 24 et 28 juillet 1860 que du traité et de la convention annexés, que le droit à indemnité qui pouvait appartenir au domaine à raison du préjudice résultant de l'écoulement des eaux n'a fait l'objet d'aucune cession expresse à la ville de Paris; que, dès lors, le sieur Penanrun, qui a acquis, en 1888, ces terrains de la ville de Paris, est sans droit pour réclamer une indemnité pour les dommages antérieurs à 1860 et que sa réclamation a été à bon droit repoussée sur ce point;

Mais considérant que le sieur Penanrun soutient, d'une part, que, depuis 1860, des modifications ont été apportées tant à l'aqueduc qu'à l'assiette du chemin et que la masse des eaux a été augmentée; d'autre part, que, par une clause de l'acte de

vente du 10 février 1888, il a été substitué activement et passivement à la ville de Paris;

Considérant qu'il résulte en effet des termes de cet acte de vente que les parties ont reconnu qu'au-devant du terrain vendu se trouve une galerie d'égout qui recueille les eaux du chemin de grande communication et les déverse latéralement à travers ledit terrain et que l'acquéreur fera son affaire personnelle de cette situation au sujet de laquelle il est substitué activement et passivement à la ville de Paris;

Considérant que cette substitution stipulée en termes clairs et précis ne peut donner lieu à interprétation; qu'elle a eu pour effet de mettre complètement le requérant aux lieux et place de la ville et, par suite, de l'autoriser de poursuivre, le cas échéant, toute action en indemnité que la ville elle-même aurait pu exercer; qu'ainsi c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a sursis à statuer jusqu'après interprétation par l'autorité compétente de la clause précitée;

Considérant que le requérant avait demandé qu'il fût procédé à une expertise pour déterminer le montant de l'indemnité à laquelle il prétend avoir droit; qu'il y a lieu de le renvoyer devant le conseil de préfecture de la Seine pour être statué, après expertise, dans les formes de la loi du 22 juillet 1889, ce qu'il appartiendra sur sa réclamation... (Arrêté annulé, en tant qu'il a sursis à statuer sur la réclamation du sieur de Penanrun. Sieur de Penanrun renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra sur sa réclamation après expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889. Dépens mis à la charge des communes intéressées au chemin de grande communication n° 26. Surplus des conclusions de la requête rejeté.)

(N° 389)

[6 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Pont. — Crue du Rhône. — Établissement de bains. — Entrepreneur; sous-traitant. — Compétence. — (Sieur Mille contre sieur Mortier et autres.)

Établissement de bains détruit par la chute d'un pont de service établi par un entrepreneur pour l'exécution de travaux

publics et enlevé par une crue du Rhône; pas d'indemnité : aucune faute n'est imputable à l'entrepreneur.

Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande d'indemnité formée, à raison de dommages résultant de l'exécution de travaux publics, contre le sous-traitant de l'adjudicataire de ces travaux (*).

. . . .

En ce qui concerne *la demande d'indemnité formée contre le sieur Mortier :*

Considérant que le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur la demande du sieur Mille en tant qu'elle était dirigée contre le sieur Mortier, sous-traitant de la Compagnie de Fives-Lille et de la Société des Usines du Creusot, adjudicataires de la construction du pont Morand; qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêt attaqué dans ses dispositions concernant ledit sieur Mortier et de rejeter par le même motif la requête tendant à faire statuer par le Conseil d'État sur cette partie de la demande;

En ce qui touche la demande d'indemnité formée contre la Société des usines du Creusot et la compagnie de Fives-Lille :

Considérant que l'action intentée par le sieur Mille est uniquement fondée sur ce que la perte de son établissement serait le résultat d'une faute imputable aux constructeurs du pont Morand;

Mais considérant que l'expertise à laquelle il a été procédé, loin de relever à la charge des constructeurs une faute de nature à engager leur responsabilité au point de vue de la réparation des dommages dont se plaint le sieur Mille, a fait ressortir que la passerelle de service nécessaire à la construction du pont avait été établie dans des conditions entièrement satisfaisantes tant au point de vue de la solidité que de la hauteur au-dessus du niveau du Rhône et qu'il ne résulte pas des constatations des experts que, dans les circonstances où s'est produite la crue du 15 juin 1889, les entrepreneurs aient pu prendre des mesures efficaces pour empêcher la destruction de la passerelle par les matériaux entraînés par le fleuve; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la réclamation dirigée par le sieur Mille contre la Compagnie de Fives-Lille et la Société des Usines du Creusot... (Sont annulées pour incompétence les dispositions de l'arrêté attaqué

(*) Voy. 15 février 1895, Bertrand-Rosazza, *suprà*, p. 839.

par lesquelles le conseil de préfecture a statué sur la demande du sieur Mille, en tant qu'elle était dirigée contre le sieur Mortier. Requête du sieur Mille rejetée. Sieur Mille condamné aux dépens.)

(N° 390)

[6 avril 1895]

Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau par une ville. — Prétendue diminution de la force motrice d'une usine. — Demande d'indemnité. — Dommage non établi : rejet. — (Sieur Pothin contre ville de Saint-Étienne.)

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux de dérivation effectués en 1867 par la ville de Saint-Étienne n'ont pas eu pour effet de diminuer la force motrice de l'usine du sieur Pothin; que le requérant semble l'avoir lui-même reconnu en attendant jusqu'en 1881 pour former une réclamation; qu'il est également établi que la réduction de loyer dont il se plaint et sur laquelle il fonde en partie sa demande ne doit être attribuée qu'à l'état de l'usine et de son vieil outillage... (Rejet avec dépens.)

(N° 391)

[6 avril 1895]

Voirie (Grande). — Contravention. — Bras du Rhône. — Chemin de halage. — Domaine public. — (Ministre des travaux publics contre sieur Dellon.)

Portail avec murs en aile, prétendu construit partie sur le chemin de halage d'un bras du Rhône, partie sur le domaine public. Pas de contravention : le bras dont s'agit a cessé d'être navigable, et, par suite, la servitude de halage n'existe plus sur la rive; d'autre part, il n'est pas justifié d'une emprise sur le domaine public (*).

(*) Voy. 14 février 1873, Dame Chargère, *Ann.* 1875, p. 150; — 2 décembre

. . . .

Considérant que la propriété du sieur Dellon est située le long d'un ancien bras du Rhône, qui est, depuis plusieurs années, fermé tant en amont qu'en aval par les digues de Saint-Denis et de Ranchier et traversé au milieu par la chaussée conduisant à l'île de Pilet; qu'il résulte de l'instruction que cet ancien bras du Rhône a cessé d'être navigable; que, dès lors, la propriété du sieur Dellon n'était pas soumise à la servitude de halage;

Considérant, d'autre part, que le Ministre des travaux publics n'établit pas que le terrain sur lequel est situé le seuil du portail du sieur Dellon fasse partie du domaine public de l'État; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Dellon des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 392)

[3 mai 1895]

Travaux publics. — Offre de concours. — Société civile. — Associés stipulants. — Engagement personnel. — Obligation divisible. — Recours contre les intéressés. — (Sieur Hardon.)

Deux des membres d'une société civile de sept personnes s'étant engagés, en déclarant stipuler tant en leur nom personnel qu'en celui de leurs cointéressés, pour lesquels ils se portent forts au besoin, à payer la somme de 1.500.000 *francs à l'État si celui-ci exécutait certains travaux publics, on ne peut pas réclamer à l'un de ces deux membres, après l'accomplissement des travaux, le montant total de l'offre de concours. — Il s'agit d'une obligation divisible et contractée sans solidarité. — L'État peut-il réclamer directement et personnellement à chacun des contractants la moitié de la somme promise ou seulement le septième? — Résolu dans le premier sens. — Les deux associés stipulants, tout en se portant forts pour les autres intéressés, se sont eux-mêmes obligés personnellement à l'exécution intégrale de l'obligation.*

Réserve du recours qu'il peut appartenir, soit à l'État, soit

---

1881, Ministre des travaux publics contre Guichard, *Ann.* 1882, p. 1365: — 16 mars 1883, Naquart, *Ann.* 1884, p. 9; — Picard, *Traité des eaux*, t. III, p. 39 et suiv., 178 et suiv.

aux deux associés stipulants, d'exercer contre les autres intéressés.

Vu la requête pour le sieur Hardon (Alphonse-Eugène), ingénieur des arts et manufactures... tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône du 13 mars 1888 en tant qu'il n'a pas déclaré non-recevable la demande, formée par l'État contre le sieur Hardon de paiement d'une somme de 1.500.000 francs; — Ce faisant, attendu que, à la suite d'un sentance arbitrale rendue en 1868, le requérant est devenu complètement étranger à la société; qu'au surplus par l'engagement pris par lui en 1863 il s'est uniquement porté fort d'un engagement aujourd'hui ratifié par ses cointéressés; que la solidarité ne se présume pas, que l'obligation de payer une somme d'argent est essentiellement divisible; qu'en tout cas, le sieur Hardon et le sieur Peut s'étant engagés en leur nom personnel, chacun d'eux ne saurait être recherché que pour moitié de la somme promise; que, cette somme étant la représentation d'une plus-value, elle est la conséquence d'une obligation réelle; que le sieur Hardon n'a été que le mandataire de ses cointéressés; qu'en tout cas à ce point de vue il ne saurait être tenu que d'un septième de l'obligation totale et seulement en cas d'insuffisance de ressources de la société; rejeter comme irrecevable la demande de l'État, dire que l'exposant doit être mis hors de cause, qu'en tout cas il ne saurait être tenu que pour un septième du montant de l'obligation, subsidiairement ordonner la preuve tant par titre que par témoins des faits articulés en première instance, dire qu'il y a lieu de rechercher dans qu'elle mesure les travaux de l'État ont procuré une plus-value, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics... tendant au rejet du recours par les motifs qu'en 1863 les sieurs Hardon et Peut se sont engagés purement et simplement à verser à l'État une subvention de 1.500.000 francs cinq années après l'achèvement complet des travaux du canal Saint-Louis; que cette obligation constitue un engagement personnel et indivisible ayant eu pour but d'empêcher toute contestation sur l'existence et sur le montant de l'indemnité; que le but poursuivi ne serait pas atteint si l'État ne pouvait recouvrer sa créance qu'en poursuivant séparément chacun des engagés; que l'État n'a d'ailleurs contracté qu'avec les sieurs Hardon et Peut;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en 1850 une so-

ciété civile a été formée pour la mise en valeur du domaine de Leysselle, situé sur la rive gauche du Rhône et que devait traverser un canal alors en projet, sous le nom de canal Saint-Louis; que deux membres de cette société, les sieurs Peut et Hardon, dans le but de déterminer l'État à mettre ce projet à exécution, se sont engagés envers lui, le 27 avril 1863, au paiement d'une somme de 1.500.000 francs, représentant à forfait la plus-value que l'établissement du canal devait donner aux terrains à traverser; que cet engagement contracté sans solidarité, et ayant pour objet le paiement d'une somme d'argent constitue une obligation divisible et à l'extinction de laquelle les sieurs Peut et Hardon ne peuvent être tenus que pour moitié;

Considérant que le sieur Hardon n'est pas fondé à se prévaloir, pour se soustraire au paiement de la moitié à sa charge, de ce qu'en même temps qu'il s'engageait en son nom personnel il s'est également obligé pour ses cointéressés, en se portant fort pour eux au besoin; qu'en effet l'engagement du 27 avril 1863 constitue de la part des sieurs Peut et Hardon une offre de concours, qui doit être interprétée en ce sens qu'elle les lie personnellement envers l'État, et cela indépendamment des recours que, le cas échéant, il peut appartenir, soit à l'État, soit aux sieurs Peut et Hardon eux-mêmes d'exercer contre les autres intéressés... (Arrêté du conseil de préfecture réformé, en tant qu'il a rejeté celles des conclusions du sieur Hardon tendant à faire décider qu'il n'était pas tenu solidairement avec le sieur Peut du paiement de la somme de 1.500.000 francs. Surplus des conclusions du sieur Hardon rejeté. État condamné aux dépens.)

(N° 393)

[3 mai 1895]

Travaux publics départementaux. — Maison d'arrêt et de correction. — Plans et devis. — Refus d'approbation de l'autorité supérieure. — Dommages. — Responsabilité. — Suspension des travaux. — Résiliation de l'entreprise. — Indemnité distincte. — (Sieur Monlaü contre département de la Corse.)

Approbation de l'autorité supérieure. — En refusant, par application de la loi du 5 juin 1875, d'approuver le projet de reconstruction d'une prison départementale, le ministre de l'in-

térieur ne peut pas rendre l'État responsable, envers l'entrepreneur qui a déjà commencé les travaux, des dommages résultant de la suspension et de la résiliation des travaux.

Suspension des travaux. — Résiliation. — Indemnité distincte. — La suspension prolongée des travaux, par suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'entrepreneur, doit donner lieu au profit de ce dernier à l'allocation d'une indemnité distincte de celle qui est accordée pour la résiliation ultérieurement prononcée (*).

Vu la requête pour le sieur Roch-Nicolas Monlaü, entrepreneur de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté en date du 1er septembre 1891, par lequel le conseil de préfecture du département de la Corse, refusant de retenir l'État en cause, a condamné ledit département à payer au requérant une indemnité insuffisante à raison de la suspension des travaux et de la résiliation de l'entreprise dont il était adjudicataire pour la reconstruction de la maison d'arrêt et de correction de Corte; — Ce faisant, attendu que le préjudice éprouvé par le requérant provient du retard du ministre de l'intérieur à statuer sur les projets et devis de l'entreprise soumis à son approbation; qu'ainsi l'État doit en être déclaré responsable; qu'en tout cas la somme allouée par l'arrêté attaqué est insuffisante; que le tiers expert, dont les propositions ont été homologuées, n'a pas tenu compte du préjudice résultant de la suspension des travaux qu'il a considéré à tort comme rémunéré par l'indemnité de résiliation et qu'en outre, dans toutes ses appréciations, il a, sans motif, réduit les allocations proposées en faveur du requérant, par l'un des experts; condamner l'État et le département de la Corse à payer au sieur Monlaü les indemnités par lui demandées au conseil de préfecture avec les intérêts et les intérêts des intérêts; et aux dépens y compris les frais d'expertise et de tierce-expertise;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter les conclusions dirigées contre l'État, attendu que les travaux entrepris par le sieur Monlaü devaient être exécutés pour le département et que l'exercice du droit de contrôle donné par la loi du 5 juin 1875 au ministre de l'intérieur sur les projets mis à exécution ne peut avoir eu pour effet d'engager la responsabilité de l'État, alors

(*) Voir notamment: 18 novembre 1881, Monjallon, *Ann.* 1882, p. 1347; — 7 août 1893, de Lemperrière, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 780.

surtout que le dommage dont il s'agit provient de ce que les travaux ont été mis en adjudication et commencés avant d'avoir été approuvés;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de la Corse... tendant au rejet de la requête avec dépens par les motifs que la suspension des travaux n'a causé aucun dommage à l'entrepreneur et que celui-ci sera rendu entièrement indemne par l'allocation d'une indemnité représentant les bénéfices dont il a été privé par la résiliation du marché;

Sur les conclusions tendant à ce que l'État soit mis en cause :

Considérant qu'en refusant, par application de l'article 6 de la loi du 5 juin 1875, d'approuver le projet de reconstruction de la prison départementale de Corte adjugé au sieur Monlaü, le ministre de l'intérieur n'a pu rendre l'État responsable envers ce dernier de la suspension des travaux et de la résiliation de l'entreprise; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de le retenir en cause;

Sur l'évaluation de l'indemnité due au sieur Monlaü :

Considérant qu'il n'est pas contesté que, par des causes qui ne sont pas imputables au requérant, l'exécution de l'entreprise a été suspendue depuis le mois d'octobre 1882, jusqu'à la date du 11 avril 1888, époque où la résiliation en a été prononcée au profit de l'entrepreneur;

Considérant que l'indemnité de résiliation est distincte de celle qui peut être due à l'entrepreneur pour la suspension prolongée des travaux; que, par suite, c'est à tort que, conformément aux conclusions du tiers expert dont il a homologué le rapport, le conseil de préfecture n'a admis au profit du sieur Monlaü que l'indemnité de résiliation, et qu'il y a lieu pour tenir compte à ce dernier tant des pertes qu'il a subies que du bénéfice dont il a été privé d'élever à 45.000 francs le montant de la condamnation prononcée à son profit par l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Monlaü les intérêts à dater du 11 octobre 1888, et qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du code civil, de faire droit aux conclusions de la requête tendant à ce que ces intérêts soient capitalisés aux dates des 16 février 1892 et 11 mars 1895... (Indemnité élevée à 45.000 francs avec les intérêts à dater du 11 octobre 1888, capitalisés aux dates des 16 février 1892 et 11 mars 1895. Département de la Corse, condamné aux dépens.)

(N° 394)

[3 mai 1895]

Travaux publics communaux. — Adduction d'eaux. — Changements importants au marché. — Mise en régie. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — Abandon des chantiers. — (Dame veuve Jolivald contre ville d'Épinal.)

Changements importants au marché. — Résiliation. — Régie. — Ordres de service, donnés à l'entrepreneur, non conformes aux plans et devis; changements importants apportés au projet par le directeur des travaux sans l'approbation de l'autorité supérieure : résiliation de l'entreprise au profit de l'entrepreneur et mise à la charge de la ville des conséquences de la régie indûment prononcée.

Dommages-intérêts. — Abandon de chantiers. — L'entrepreneur ayant abandonné ses chantiers avant qu'il ait été statué sur sa demande en résiliation, décide qu'il sera suffisamment indemnisé par la mise à la charge de la ville des conséquences de la régie.

Nouveau marché passé par la ville après la résiliation de l'entreprise prononcée au profit de l'entrepreneur : conséquences à la charge de la ville.

. . . .

En ce qui concerne *la demande en résiliation de l'entreprise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ordres de service donnés à l'entrepreneur n'étaient pas conformes aux plans et devis approuvés par le préfet le 7 février 1887; que les changements apportés aux projets par le directeur des travaux n'ont pas été soumis à l'approbation de l'autorité supérieure; que, par leur importance, ils modifiaient notablement le marché, et pouvaient engager la responsabilité de l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de faire droit à la demande du sieur Jolivald, tendant à la résiliation de son marché;

Considérant que, postérieurement à cette demande, et à la date du 28 septembre 1888, le maire d'Épinal a pris contre le sieur Jolivald un arrêté de mise en régie des travaux qui faisaient l'objet de son entreprise; qu'il résulte de ce qui précède que

cette mesure n'était pas justifiée ; que, dès lors, les conséquences de la mise en régie doivent être supportées par la ville d'Épinal ;

En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par l'entrepreneur et ses héritiers :

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'entrepreneur a abandonné ses chantiers avant qu'il ait été statué sur sa demande en résiliation ; que, dans ces circonstances, il sera suffisamment indemnisé par la condamnation de la Ville à prendre à sa charge toutes les conséquences de la mise en régie ;

Sur le recours incident de la ville d'Épinal :

Considérant qu'il n'est pas établi que des malfaçons soient imputables à l'entrepreneur dans la construction des piliers des réservoirs, et que, la résiliation étant prononcée aux torts de la Ville, celle-ci doit supporter les conséquences du nouveau marché qu'elle a passé... (La résiliation du marché du sieur Jolivald est prononcée au profit de cet entrepreneur à la date du 23 août 1888, jour de la demande. Les conséquences de la mise en régie seront supportées par la ville d'Épinal. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions des héritiers Jolivald et recours incident de la Ville rejetés. Ville d'Épinal condamnée aux dépens.)

(N° 395)

[3 mai 1895]

Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt départemental. — Concession. — Cessation de l'exploitation. — Exploitation provisoire par le département. — Déchéance définitive. — Conséquences. — Matériel. — Chose jugée. — (Société du chemin de fer de la Teste à Cazaux contre département de la Gironde.)

La société concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt départemental en ayant interrompu l'exploitation et le département ayant, conformément au cahier des charges, pris l'exploitation provisoire de la ligne aux frais et risques du concessionnaire, ce dernier doit supporter les dépenses reconnues nécessaires pour la réfection de la voie au moment où la déchéance définitive est prononcée contre lui (1).

Matériel. Restitution. Prix de location. — L'ancien conces-

sionnaire a droit — à la restitution de son matériel — (IV) — à un prix de location pour l'usage de son matériel par le département après la déchéance définitive (III).

Compensation demandée par le département entre l'indemnité due par lui pour usure du matériel nécessitant de grosses réparations et l'indemnité qui lui est due pour grosses réparations faites par lui au matériel. — Rejet : il n'est pas établi que le département ait effectué de grosses réparations (V).

Chose jugée. — Conclusion repoussée par un arrêté passé en force de chose jugée : non-recevabilité (II).

Conclusion implicitement rejetée par un arrêté passé en force de chose jugée, bien qu'elles ne fussent pas soumises au conseil de préfecture au moment où cet arrêté a été rendu : recevabilité (III).

Intérêts. — Lorsqu'une indemnité a été accordée par une décision passée en force de chose jugée, il n'y a pas lieu de statuer ultérieurement sur les intérêts de cette indemnité (VI).

. . . .

I. En ce qui touche *l'indemnité que la société requérante a été condamnée à payer au département pour travaux de réfection de la voie et de ses dépendances :*

Sur le principe de l'indemnité :

Considérant qu'aux termes de l'article 29 du cahier des charges de la concession, si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures pour assurer provisoirement le service; que le même article permet à l'administration, mais ne lui impose pas l'obligation de prononcer la déchéance si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et continuer l'exploitation;

Considérant qu'en conformité de ces dispositions le département de la Gironde a exploité provisoirement la ligne de la Teste à Cazeaux du 12 août 1885, époque où le concessionnaire a abandonné l'exploitation, jusqu'au 24 juin 1887, date de la déchéance définitive;

Considérant que cette exploitation provisoire ayant lieu, en vertu de la disposition précitée, aux frais et risques du concessionnaire, c'est à bon droit que les dépenses reconnues nécessaires pour la réfection de la voie et de ses dépendances à ladite

date du 24 juin 1887 ont été mises à la charge de la société requérante;

Sur les conclusions incidentes du département de la Gironde tendant à ce que ladite indemnité soit fixée à 22.056 francs :

Considérant que le conseil de préfecture, conformément à l'avis des experts, a évalué l'indemnité à la somme de 8.710 fr., et que le département ne justifie pas que cette évaluation soit inexacte;

II. *Sur les conclusions de la société requérante tendant à ce que le département soit condamné à lui payer la valeur du matériel; subsidiairement à lui restituer immédiatement et intégralement ledit matériel et à lui payer un prix de location depuis le 24 juin 1887 jusqu'au jour de la remise effective de ce matériel, avec une indemnité de dépréciation :*

En ce qui touche le rachat du matériel par le département :

Considérant que lesdites conclusions avaient été déjà présentées devant le conseil de préfecture qui les avait écartées par l'arrêté du 23 novembre 1888 en se bornant à ordonner une expertise à l'effet d'apprécier la moins-value du matériel; que ledit arrêté est aujourd'hui passé en force de chose jugée, et que, dès lors, c'est à bon droit que les conclusions tendant à remettre en question des points tranchés par cet arrêté ont été rejetées par le conseil de préfecture;

III. *En ce qui touche la demande subsidiaire d'un prix de location et d'une indemnité de dépréciation :*

Considérant que le département se fonde, pour faire écarter cette demande, sur ce que l'arrêté du 23 novembre 1888, passé en force de chose jugée, a décidé qu'il ne peut être tenu compte à la société que de l'usure du matériel;

Mais considérant que la société avait conclu devant le conseil de préfecture à ce que le département fût condamné à lui payer la valeur du matériel; que c'est à raison du rejet de cette demande qu'elle présente ses conclusions actuelles;

Considérant, d'autre part, que le département s'est servi sans droit du matériel de la société pendant les périodes du 24 juin 1887 au 15 décembre 1888, et du 1er janvier au 31 décembre 1890; que, dès lors, la prétention de celle-ci est justifiée, au moins en ce qui concerne le prix de location;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation de la somme due de ce chef par le départemant en la fixant pour les deux périodes ci-dessus à 18.750 francs;

IV. *En ce qui touche la restitution du matériel à la société :*

Considérant que ce matériel est la propriété de la société et qu'il y a lieu d'en ordonner la restitution;

V. *Sur les conclusions du département tendant à ce que l'indemnité pour usure du matériel du 24 juin 1887 à fin 1888 soit réduite à 1.450 francs :*

Considérant que le département soutient que c'est à tort que les experts ont tenu compte, dans l'évaluation de ladite indemnité, de l'usure qui nécessite les grosses réparations, par le motif que cet élément doit se compenser avec l'indemnité due au département par la société pour les grosses réparations qu'il a faites au matériel;

Considérant que le département ne justifie pas avoir fait de grosses réparations au matériel; qu'il y a au contraire lieu de présumer que, poursuivant le déclassement de la ligne, il s'est borné aux réparations d'entretien les plus urgentes, que, dès lors sa réclamation de ce chef doit être rejetée;

En ce qui touche l'usure du matériel pendant l'année 1890 :

Considérant qu''il y a lieu d'évaluer l'indemnité due de ce chef à la société à la somme de 2.200 francs;

VI. *Sur les conclusions du département tendant à ce que la société soit condamnée à lui payer les intérêts et intérêts des intérêts de l'indemnité de* 27.674f,33 *pour insuffisances d'exploitation :*

Considérant que la société a été condamnée à payer cette indemnité par l'arrêté du conseil de préfecture du 23 novembre 1888 qui est aujourd'hui définitif; que, dès lors, il n'y a pas lieu de statuer sur la demande du département .. (Les sommes dues par le département de la Gironde à la société anonyme du chemin de fer de la Teste à Cazaux : 1° pour location de matériel du 24 juin 1887 au 15 décembre 1888 et du 1er janvier au 31 décembre 1890; 2° pour usure de matériel pendant l'année 1890, soit fixée respectivement à 18.750 francs et 2.200 francs. En conséquence, imputation préalablement faite de la somme de 5.410 francs mise à la charge de la société par l'arrêté attaqué, le département de la Gironde payera à ladite société la somme de 15.540 francs. Le département devra restituer à la société le matériel appartenant à celle-ci. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête et du recours incident rejeté. Dépens supportés par le département.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 396)

[25 novembre 1895]

Occupations temporaires du domaine public. — Modifications des arrêtés du 3 août 1878.

Monsieur le préfet, l'instruction des affaires relatives aux occupations temporaires du domaine public est actuellement régie, suivant le cas, par l'un ou l'autre des arrêtés du 3 août 1878, contresignés par les ministres des finances et des travaux publics, et concernant, le premier, les occupations du domaine public maritime et de ses dépendances, le second les occupations du domaine public fluvial et terrestre.

Aux termes des articles 4 de ces arrêtés, la quotité de la redevance est fixée par le directeur local des domaines, lorsqu'elle ne dépasse pas 500 francs par an, par le directeur général des domaines au delà de 500 francs jusqu'à 2.000 francs, et enfin par le ministre des finances au delà de 2.000 francs.

D'autre part, les articles 7 et 8 disposent que, lorsqu'il y a accord entre les représentants des services intéressés, l'autorisation est accordée par un arrêté préfectoral et qu'en cas de désaccord seulement l'administration supérieure doit être saisie de l'affaire. Toutefois, la circulaire explicative du 18 août 1878 a stipulé que, pour éviter les abus dont mon département avait pu précédemment constater l'existence, les arrêtés d'autorisation, avec les pièces à l'appui, devraient être transmis à l'administration quand la redevance annuelle atteindrait ou dépasserait 150 francs.

Afin d'éviter les retards qu'entraînent les dispositions des articles 4, et qui préjudicient à la marche et à la rapide exécution des affaires, mon prédécesseur a pensé, d'accord avec son collègue, M. le président du Conseil, ministre des finances, qu'il était possible d'étendre la compétence du service des domaines et de laisser le soin de fixer la redevance aux directeurs locaux, lorsqu'elle ne dépasse pas 1.000 francs, et au directeur général, lorsqu'elle est supérieure à 1.000 francs sans excéder 5.000 francs.

Tel est le but de l'arrêté signé le 30 octobre dernier par MM. Ribot et Dupuy-Dutemps, et dont vous trouverez ci-contre une expédition.

Désireux de m'associer moi-même à cette mesure de décentralisation et d'entrer ainsi dans les vues du Parlement, j'ai reconnu, de mon côté, après examen, qu'il n'y avait plus lieu d'exiger l'envoi à mon département des arrêtés d'occupation temporaire stipulant une redevance de 150 francs ou au-dessus. L'expérience a démontré, en effet, que cette production ne présentait, dans la plupart des circonstances, aucune utilité réelle.

Je rapporte, en conséquence, la prescription contenue à ce sujet dans la circulaire précitée du 18 août 1878, mais j'appelle cependant votre attention sur la convenance de consulter mon administration comme par le passé, non seulement dans le cas de différend entre les services locaux intéressés, mais même toutes les fois que, malgré l'accord de ces services, l'affaire soulèvera des questions délicates ou d'ordre général pour la solution desquelles une étude plus approfondie pourrait être utile.

J'adresse directement à MM. les ingénieurs en chef ampliation de la présente circulaire et de l'arrêté du 30 octobre 1895.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Ed. GUYOT-DESSAIGNE.

ARRÊTÉ.

Le président du Conseil, ministre des finances, et le ministre des travaux publics,

Vu les arrêtés ministériels du 3 août 1878 concernant, d'une part, les occupations temporaires du domaine public maritime et de ses dépendances et, d'autre part, les occupations temporaires du domaine public fluvial ou terrestre;

Vu notamment l'article 4 de chacun de ces arrêtés,

Arrêtent :

Article unique. — L'article 4 des arrêtés ministériel du 3 août 1878 est modifié ainsi qu'il suit :

La quotité de la redevance est fixée, savoir : par le directeur des domaines lorsqu'elle ne dépasse pas 1.000 francs par an; par le directeur général des domaine au delà de 1.000 francs jusqu'à 5.000 francs, et par le ministre des finances au delà de 5.000 francs.

La redevance ainsi fixée est revisée, au plus tard, tous les cinq ans.

Fait à Paris, le 30 octobre 1895.

Le président du Conseil,
Ministre des finances,
A. Ribot.

Le Ministre des travaux publics,
Dupuy-Dutemps.

(N° 397)

[25 novembre 1895]

Conducteurs subdivisionnaires. — Instruction des affaires et rédaction des projets.

Monsieur le préfet, dans l'organisation actuelle du service des ponts et chaussées, les affaires sont instruites au premier degré par les ingénieurs ordinaires qui s'adressent aux conducteurs subdivisionnaires pour obtenir les renseignements nécessaires. Cette demande de renseignements fait l'objet d'un ordre de service, aux termes de l'article 18 de l'instruction ministérielle du 31 octobre 1879 sur la tenue des bureaux. Les renseignements, plans et profils doivent, d'après cette instruction, être rapportés sur la feuille même qui porte l'ordre de service et, s'il y a lieu, sur des feuilles annexes; de plus, l'ordre de service doit être conservé au bureau de l'ingénieur ordinaire.

Il résulte de cette manière de procéder que l'ingénieur ordinaire est toujours tenu de rédiger un rapport spécial, alors même que l'affaire a été convenablement traitée par le conducteur subdivisionnaire. Et, dans ce dernier cas, il y a lieu de remarquer que l'ingénieur est nécessairement amené à s'approprier les renseignements et constatations du subdivisionnaire.

Il m'a paru préférable d'exonérer l'ingénieur ordinaire de l'obligation de préparer lui-même un rapport toutes les fois que l'affaire peut être traitée par le conducteur subdivisionnaire. Une mesure analogue m'a semblé devoir être prise à l'égard des projets susceptibles d'être dressés par le subdivisionnaire.

J'ai, en conséquence, décidé ce qui suit :

1. A l'avenir, les affaires courantes seront instruites au premier degré pour les conducteurs subdivisionnaires. Elles leur seront adressées, pour rapport et avis, avec la simple mention de la communication sur le bordereau ou sur la pièce ayant reçu le timbre d'enregistrement.

Les ingénieurs pourront néanmoins se réserver exceptionnellement le droit de traiter directement certaines affaires. Dans ce cas, la demande de renseignements, à laquelle elles pourront donner lieu, continuera à s'effectuer au moyen de l'ordre de service prévu par l'instruction du 31 octobre 1879.

2. Des errements analogues seront adoptés en ce qui concerne les projets.

Les conducteurs subdivisionnaires dresseront et signeront les projets dont l'étude leur aura été demandée par l'ingénieur ordinaire.

Quant aux projets dont l'ingénieur se réservera la préparation, vu leur importance, ils seront l'objet, s'il y a lieu, de demandes de renseignements par la voie d'ordres de service, conformément à l'instruction du 31 octobre 1879.

3. L'ingénieur ordinaire qui ne s'appropriera pas les conclusions des rapports ou les dispositions des projets émanant des subdivisionnaires devra néanmoins joindre au dossier le travail dont il refusera de tenir compte.

4. Les rapports des subdivisionnaires seront produits sur papier à entête imprimé.

En ce qui concerne les projets préparés par ces agents, les pièces dont ils se composeront porteront les formules suivantes, par dérogation aux dispositions de l'article 42 de la circulaire du 14 janvier 1850 :

« *Dressé par le conducteur subdivisionnaire soussigné,* »
« *Vérifié par l'ingénieur ordinaire soussigné,* »
« *Présenté par l'ingénieur en chef soussigné.* »

5. Les subdivisionnaires tiendront un registre d'ordre avec un répertoire. Ils y inscriront les affaires de toute nature dont ils auront à s'occuper.

Toutes les phases de l'instruction des affaires devront y être mentionnées, y compris les décisions intervenues, qui devront être régulièrement communiquées par l'ingénieur ordinaire aux subdivisionnaires.

Le registre d'ordre dont il s'agit devra être tenu à partir du 1er janvier 1896.

Le carnet de voirie, qui est en usage dans la plupart des départements, bien qu'il ne soit pas réglementaire, sera supprimé.

6. Les subdivisionnaires devront conserver avec soin les mi-

notes des rapports, projets et autres documents qu'ils auront été appelés à produire. Ils devront, en conséquence, tenir avec le plus grand ordre les archives de leur subdivision.

Ces archives seront renfermées dans des cartons ou, de préférence, dans des boîtes en bois.

7. Les formules de rapports seront fournies aux sudivisionnaires; elles seront comprises parmi les imprimés à la charge de l'État.

L'acquisition des boîtes ou des cartons pour les archives aura lieu sur les fonds des travaux. Je vous délègue, monsieur le préfet, pour autoriser cette acquisition sur la proposition de l'ingénieur en chef.

8. Les mesures qui précèdent seront appliquées exclusivement aux conducteurs chargés d'une subdivision d'entretien au service ordinaire, au service des rivières et canaux et enfin aux services des ports maritimes.

J'adresse à MM. les ingénieurs en chef une ampliation de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Ed. GUYOT-DESSAIGNE.

(N° 398)

[25 janvier 1896]

Réorganisation du contrôle des chemins de fer. — Modifications à l'arrêté du 26 octobre 1895.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire d'un arrêté rendu le 26 octobre 1895, en exécution de l'article 17 du décret du 30 mai 1893, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer, ledit arrêté modifié, aux articles 11 et 17, par un arrêté ultérieur du 16 janvier 1896 (*).

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Ed. GUYOT-DESSAIGNE.

(*) Voir l'arrêté modifié, page 935.

PERSONNEL

(N° 399)

Novembre 1895)

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret du 5 *novembre* 1895. — **M. Floucaud de Fourcroy**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à partir du 1er novembre 1895, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

2° CONGÉ.

Arrêté du 28 *octobre* 1895. — Un congé pour affaires personnelles est accordé à **M. Michaut** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Reims, au service ordinaire du département de la Marne.

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Deleffe**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	5 juin 1894
M. **Viollet du Breil**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite	9 sept. 1895
M. **Ravier** (Côme), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	27 oct. 1895

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *octobre* 1895. — M. **Maillet** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châlons-sur-Marne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Reims, en remplacement de M. **Michaut**, mis en congé.

Idem. — Le nombre des arrondissements d'ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de la Marne est réduit de cinq à quatre.

Les arrondissements de Châlons-sur-Marne et de Vitry-le-François sont réunis en un seul arrondissement qui est confié à M. **Lambert**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Vitry-le-François.

L'arrondissement ainsi réorganisé prend la dénomination d'arrondissement de Vitry-le-François.

Arrêté du 6 *novembre.* — Le service ordinaire du département de l'Orne, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieurs ordinaire est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

I. *Arrondissement de l'Est.* — Résidence : Mortagne.

Route nationale n° 12, de la limite du département de l'Eure au pont du Mesle	42km,036
Route nationale n° 23, entre les limites du département d'Eure-et-Loir, de l'Orne et de la Sarthe	15km,524
Route nationale n° 24 *bis*, de la limite du département d'Eure-et-Loir au bourg Saint-Léonard	54km,101
Route nationale n° 138, de Sées à la limite du département de l'Eure	39km,035
Route nationale n° 138 *bis*, de la limite du département de la Sarthe à la route nationale n° 12	28km,050
Route nationale n° 155, de la limite du département d'Eure-et-Loir à la limite du département de la Sarthe	31km,991
Route nationale n° 179, de la route nationale n° 138 à la limite du département du Calvados	20km,563
	231km,300

M. **Moreau** (Ernest), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénienr ordinaire.

II. *Arrondissement de l'Ouest.* — Résidence : Domfront (provisoirement).

Route nationale n° 12, du pont du Mesle à la limite du département de la Mayenne	42km,913
Route nationale n° 24 *bis*, du bourg de Saint-Léonard à la limite du département du Calvados	74km,517
Route nationale n° 138, de la limite du département de la Sarthe à Sées.	23km,760
Route nationale n° 155, de la limite du département de la Sarthe à la route nationale n° 12	2km,317
Route nationale n° 158, de la route nationale n° 138 à la limite du département du Calvados	35km,794
Route nationale n° 162, de la limite du département de la Mayenne à la limite du département du Calvados	48km,581
	227km,882

M. **Dairaine** (Louis), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Les Ingénieurs des deux arrondissements sont respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1896.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées précédemment occupé par M. **Godron**, à la résidence d'Alençon, est supprimé.

Décision du 7 novembre. — Sont admis à la 2e classe, les Élèves-Ingénieurs de 3e classe ci-après désignés, savoir :

MM. **Conte** (Léandre),
Joyant,
Lahaussois.

Décision du 11 novembre. — M. **Viennot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à La Rochelle, est chargé de l'intérim du 2e arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Vicaire**.

Arrêté du 12 novembre. — Le service ordinaire du département de la Charente, qui forme actuellement six arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en quatre arrondissements constitués comme il suit :

1° *Arrondissement de Confolens.*

Cantons de l'arrondissement administratif de Confolens.

M. **Wiart**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Confolens, attaché en outre au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Drouet.**

2° *Arrondissement d'Angoulême-Nord.*

Cantons de l'arrondissement administratif de Ruffec; cantons de Rouillac, Hiersac et Saint-Amand-de-Boixe; communes de Fléac, Champniers, Balzac, Saint-Yrieix et L'Houmeau-Pontouvre (2e canton d'Angoulême).

Navigation de la Charente, d'Angoulême à la limite du département de la Charente-Inférieure.

M. **Cuënot,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Angoulême, attaché en outre au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux.**

3° *Arrondissement d'Angoulême-Sud.*

1er et 2e cantons d'Angoulême, moins les communes de Fléac, Champniers, Balzac, Saint-Yrieix et L'Houmean-Pontouvre; cantons de Blanzac, Montbron, La Rochefoucauld, Villebois-la-Valette, Montmoreau, Chalais et Aubeterre.

M. **Blanleuil,** Agent-Voyer d'arrondissement, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Angoulême.

4° *Arrondissement de Barbezieux.*

Cantons de l'arrondissement administratif de Cognac; cantons de Barbezieux, Baignes et Brossac.

M. **Brousse,** Agent-Voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Barbezieux.

Les Ingénieurs des arrondissements de Confolens et de Barbezieux seront respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Le service hydraulique des arrondissements d'Angoulême-Nord et d'Angoulême-Sud sera confié à l'Ingénieur de l'arrondissement d'Angoulême-Nord.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1896.

Les postes d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de Cognac et de Ruffec son supprimés.

Décision du 14 novembre. — M. **Rogie**, Élève-Ingénieur de 2e classe est admis à la 1re classe.

Arrêté du 21 novembre. — M. **Couturier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Villeneuve-sur-Lot, cesse d'être attaché au service de la navigation du Lot et au service hydrométrique du bassin de cette rivière.

Il reste exclusivement chargé de l'arrondissement unique (lignes de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot et de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barre**.

Idem. — M. **Connétable** (Eugène), Conducteur de 3e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Cahors, de l'arrondissement unique du service de la navigation du Lot et du 6e arrondissement du service hydrométrique du bassin de cette rivière, en remplacement de M. **Couturier.**

M. **Connétable** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 23 novembre. — M. **Chevallier** (Alphonse), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Mont-de-Marsan, au service ordinaire du département des Landes, au service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées, au service hydrométrique du bassin de l'Adour — 3e section — et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, est attaché, à la résidence d'Abbeville, au service ordinaire et au service maritime du département de la Somme, en remplacement de M. **Préverez.**

Arrêté du 25 novembre. — M. **Holtz** (Paul), Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des chemins de fer, est nommé Membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de Chemins de fer, en remplacement de M. **Colson.**

Décret du 27 novembre. — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des chemins de fer, est nommé Conseiller d'État en service extraordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 8 *novembre* 1895. — M. **Grillot** (Lucien), Conducteur principal, en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

2° CONGÉ RENOUVELABLE.

18 *novembre* 1895. — M. **Ferlin** (Charles), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Var est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Éclairage, en qualité d'Ingénieur adjoint au Directeur du canal de la Siagne (Alpes-Maritimes).

3° DÉMISSIONS.

5 *novembre* 1895. — M. **Lestendie** (Henry), Conducteur de 3ᵉ classe, en congé renouvelable à Bordeaux, est déclaré démissionnaire.

7 *novembre*. — M. **Thomas** (Constant), Conducteur de 4ᵉ classe, détaché au service vicinal du département de la Nièvre, est déclaré démissionnaire.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Malherbe** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité.	7 août 1895
M. **Arnac** (Louis), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité.	29 août 1895
M. **Darexy** (Cyprien), Conducteur de 4ᵉ classe, en retrait d'emploi..	2 déc. 1895
M. **Commien** (Onésime), Conducteur de 3ᵉ classe, en congé illimité.	16 déc. 1895
M. **Queillé** (Alfred), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité.	27 déc. 1895

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Gibassier** (Émile), Conducteur principal, Marne, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.	16 oct. 1895
M. **Kaiser** (André), Conducteur de 2e classe, Loire, service du canal de la Loire au Rhône. . .	4 nov. 1895
M. **Larrieu** (Lucien), Conducteur principal, Gers, service ordinaire	8 nov. 1895
M. **Martin** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire	10 nov. 1895

6° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *octobre* 1895. — M. **Rigal** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine, passe au service ordinaire du département de la Corse.

Idem. — M. **Colonna de Lega** (Jean-Baptiste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

5 *novembre.* — M. **Guibal** (Marius), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du même département.

6 *novembre.* — M. **Leroy** (Edmond), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département des Ardennes, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

9 *novembre.* — M. **Lambert** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, attaché au service de l'Atlas des ports maritimes de France, à l'École nationale des Ponts et Chaussées, passe au service hydrométrique du bassin de la Seine.

12 *novembre.* — M. **Bourdin** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, passe dans le département de la Marne, même service.

12 novembre. — M. **Florentin** (Alfred), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe dans le département de l'Aube, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

15 *novembre.* — M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de Thessalie (Grèce), est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Var.

21 *novembre.* — M. **Veillon** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe au service ordinaire du département de la Charente.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1895

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1894			
26 nov.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Oise et de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Bussy à Ercheux. .	605	269
19 déc.	Loi portant rectification de la loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.	94	49
1895			
19 mars	Loi ayant pour objet l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.	401	183
4 mai	Loi approuvant une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession à cette compagnie du chemin de fer de raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, avec une gare maritime à établir sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées-Marines, à Bayonne	513	240
id.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Sarthe, de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite.	514	241
id.	Loi ayant pour objet de modifier, aux abords de Saint-Quentin le tracé du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin au Catelet.	522	242
25 juin	Loi concernant l'établissement des conducteurs d'énergie électrique autres que les conducteurs télégraphiques et téléphoniques.	769	304
24 juillet	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Hautes-Pyrénées,		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
	des deux chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à traction électrique, de Pierrefitte à la Raillière, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur.	685	286
28 juillet	Loi concernant l'abandon à l'Etat du canal de la Dive et du Thouet par les concessionnaires.	688	287
1894	DÉCRETS.		
10 juillet	Décret d'amélioration du port de Binic (Côtes-du-Nord). .	113	51
24 juillet	Décret modifiant le tracé du tramway d'El-Affroun à Marengo (Algérie)	113	52
25 juillet	Décret autorisant les dragages du port de Pont-Audemer et la réfection de la digue Nord de la Rille.	114	53
6 août	Décret qui approuve la substitution à MM. Grammont, Bellentant et Fayo de la Compagnie des tramways électriques de Dijon, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways de la ville de Dijon.	115	54
12 sept.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc (Finistère).	209	93
2 oct.	Décret déclarant d'utilité publique l'ouverture de la nouvelle route départementale n° 12, entre la porte de Paris et la route départementale n° 11, à Clichy (Seine). . . .	369	170
16 oct.	Décret autorisant les travaux de prolongement de la jetée du port de Fécamp (Seine-Inférieure)	369	171
10 nov.	Décret autorisant la transformation en port droit du port de tirage de la Râpée (Seine).	370	172
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de défense de la route nationale n° 130 contre les crues de l'Auloue (Gers).	370	173
12 nov.	Décret déclarant d'utilité publique l'extension de la gare de Condé (Orne)	371	174
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement de la gare d'Aix-les-Bains.	372	175
Id.	Décret autorisant la rectification des routes nationales n°s 28 et 42 aux abords de Saint-Omer (Pas-de-Calais). .	372	176
Id.	Décret autorisant la substitution de grues à la gare de Saint-André (ligne de Digne à Saint-André).	373	177
24 nov.	Décret modifiant l'article 4 du décret du 18 août 1893 déclarant d'utilité publique l'établissement de tramways dans la ville de Dijon.	409	184
Id.	Décret approuvant des travaux sur les lignes Bône à Guelma et Souk-Ahras à Tébessa (Algérie).	409	185
11 déc.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 10 d'Étain à Joinville (Meuse).	410	186
12 déc.	Décret approuvant les travaux à exécuter sur la ligne de Bône-Guelma, gare de Clairefontaine.	617	270

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1894			
22 déc.	Décret portant concession, au sieur Alleau, de la forme de radoub du port de Paimbœuf (Loire-inférieure)......	374	178
29 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique les voies ferrées établies et à établir pour desservir les quais du port de Brest.........................	411	187
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 3, de Ribérac à Chalus (Dordogne). .	617	271
1895			
12 janv.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Allier, d'une ligne de tramway entre Vichy et Cusset.....................	115	55
Id.	Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement d'une ligne de tramway entre Etaples et Paris-Plage.........................	118	56
8 février	Décret approuvant la substitution à M. Alfred Lambert de la Société anonyme des chemins de fer de la banlieue de Reims, comme rétrocessionnaire du tramway de Cormicy à Verzy par Reims..................	209	94
12 février	Décret déclarant d'utilité publique l'exécution d'une gare à Roanne (Loire).....................	618	272
19 février	Décret déclarant d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 27, de Cierp en Espagne (Haute-Garonne).......................	619	273
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'augmentation de l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, au bief de partage de Mauvages...............	619	274
22 février	Décret approuvant la construction d'un trottoir devant les tribunes de l'hippodrome de Sidi-bel-Abbès (Algérie). . .	772	305
23 février	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux de canalisation nécessaires, sur le territoire des communes de Clichy, de Saint-Ouen, de l'Ile-Saint-Denis et de Gennevilliers pour l'adduction des eaux d'égout destinées à l'irrigation des terrains de la plaine de Gennevilliers et pour le drainage des eaux épurées de la nappe souterraine.........................	772	306
27 février	Décret approuvant la construction des bâtiments définitifs des stations de Kralfallah et de Modzbah et des maisons cantonnières de Muley-Abd-el-Kader et d'El-Beïda (Algérie).........................	774	307
7 mars	Décret approuvant la construction de deux passerelles sur le port d'échouage et le bassin des chasses ouest du port de Calais.........................	775	308
Id.	Décret qui approuve la substitution, à la Compagnie générale des omnibus de Marseille et à M. A. Rénier, de la Société anonyme dite « Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard », comme rétrocessionnaire des réseaux de tramways des villes de Nîmes et de Toulon.........................	775	309

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1895			
11 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement sur le territoire de la commune d'Aix-les-Bains et de Grésy-sur-Aix (Savoie) d'un réseau de tramways destiné à desservir la ville d'Aix-les-Bains et sa banlieue.	413	188
15 mars	Décret approuvant les travaux à exécuter à la passe des Meules, sur la Seine maritime (Seine-Inférieure).	776	310
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'installation d'une voie de débord à la gare de Mondragon (ligne de Lyon à Avignon)	776	311
19 mars	Décret portant déclaration d'utilité publique pour le chemin de fer reliant la mine de Boudonville à l'usine de Pont-Fleury (Meurthe-et-Moselle).	375	179
23 mars	Décret approuvant divers travaux à faire sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa. (Compagnie de Bône à Guelma et prolongements.)	777	312
27 mars	Décret classant parmi les routes départementales de la Charente la partie de la route nationale n° 139 dite « Côte de Larochebeaucourt »	778	313
28 mars	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'aménagement du canal de Mardyck (Nord) en canal de navigation	779	314
4 avril	Décret approuvant une convention passée entre l'État et un particulier pour la concession du tramway de la place de la République (à Paris) à Romainville. (Convention y annexée).	379	180
11 avril	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 131 dans la traversée d'Agen (Lot-et-Garonne).	779	315
Id.	Décret classant comme annexe de la route nationale n° 204, le chemin vicinal ordinaire n° 1, de la Trinité-Victor à Laghet et le chemin de grande communication n° 18 de Laghet à Turbie (Alpes-Maritimes)	780	316
15 avril	Décret approuvant la substitution à MM. Bonnet et Mandement de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer à voie étroite et tramways à vapeur du Tarn » comme concessionnaire du tramway de Graulhet à Laboutarié.	417	189
16 avril	Décret autorisant l'exécution de travaux complémentaires d'amélioration du port d'Arzew (Algérie).	528	243
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer et pour la construction d'une nouvelle écluse maritime à Ouistreham.	528	244
25 avril	Décret modifiant, en ce qui concerne les dimensions du matériel roulant, le paragraphe 2 de l'article 4 du cahier des charges annexé au décret du 25 juillet 1893, relatif à l'établissement d'une ligne de tramway de Graulhet à Laboutarié (Tarn)	529	245
4 mai	Décret portant transformation des jetées à l'embouchure		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1895	*Suite des Décrets.*		
	de l'Adour et autorisant l'acquisition d'un matériel de dragage.	530	246
10 mai	Décret relatif à la modification des décrets de concession des 19 octobre 1892 et 28 janvier 1893 concernant les lignes de tramways des Quatre-Chemins à Voiron et de Voiron à Saint-Béron.	531	247
Id.	Décret déclassant l'avenue d'accès à la gare de Vézelise. (Ligne de Nancy à Mirecourt.)	781	317
16 mai	Décret modifiant les dispositions réglementaires de divers décrets et cahiers des charges qui règlent le service d'outillage public administré par la chambre de commerce de Marseille. (Cahier des charges y annexé).	533	248
18 mai	Décret reportant au 28 janvier 1896 le délai fixé par le décret du 28 janvier 1893 pour les expropriations nécessaires à l'établissement des tramways de Voiron à Saint-Béron.	537	249
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'élargissement de la plate-forme de la tranchée comprise entre les gares de Paris et de la Chapelle. . . .	782	318
20 mai	Décret autorisant la chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer dans le port de Honfleur un outillage public.	538	250
Id.	Décret autorisant la chambre de commerce de Caen à emprunter 1.700.000 francs et à établir au port de Caen-Ouistreham des péages maxima.	540	251
24 mai	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway entre Saint-Germain en-Laye et Poissy.	542	252
30 mai	Décret d'organisation du Contrôle des chemins de fer. . . .	561	264
1er juin	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway du Vigean au bourg d'Eysines.	545	253
5 juin	Décret portant exécution des travaux de reconstruction partielle du mur du quai Est du bassin à flot extérieur du port de la Rochelle (Charente-Inférieure).	620	275
Id.	Décret modifiant l'article 38 du cahier des charges annexé au décret du 9 janvier 1891, qui a concédé à la chambre de commerce de la Rochelle un outillage public sur les quais du port de la Pallice	620	276
7 juin	Décret qui autorise l'emploi de la traction électrique sur la ligne de tramway de Lyon (place de la Charité) à Oullins (Rhône)	782	319
8 juin	Décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour le prolongement de la jetée du port d'Erquy (Côtes-du-Nord).	621	277
22 juin	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux de construction d'un nouvel égout collecteur général, dit « Collecteur de Clichy » (Seine)	929	381

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
9 février	Travaux publics communaux. — Ecole. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — Entrepreneur et architecte. — (*Sieur Ayrolles contre sieur Pallas.*)	34	19
Id.	Travaux publics communaux. — Collège. — Décompte. — (*Ville de la Réole.*)	35	20
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière exploitée. — Privation d'industrie. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est contre sieur Marchat.*)	38	21
16 février	Communes. — Chemins vicinaux. — Plantations. — Pouvoirs du préfet. — Acte de vente nationale. — Interprétation. — (*Héritiers Couplet.*)	41	22
Id.	Commune. — Voie publique. — Usurpation. — Interprétation, sur renvoi de l'autorité judiciaire, du caractère de la voie publique. — Chemin rural. — (*Sieur Bonnet*).	42	23
Id.	Cours d'eau. — Taxes syndicales. — Travaux d'endiguement. — Part contributive. — Fixation de la part de dépense afférente à chaque zone d'après le degré d'intérêt que présentent pour elle les travaux. — (*Héritiers de Florans.*)	44	24
Id.	Cours d'eau non navigables. — Travaux défensifs. — Inexécution. — Compétence. — Dommages-intérêts. — Délai de réclamation. — (*Sieurs Holstein contre syndicat des Mattes du Bas-Médoc.*)	45	25
Id.	Dettes de l'État. — Sauvetage d'un bateau-feu par un bâtiment de pêche. — Indemnité réclamée. — Compétence — (*Sieurs Thueux et Pichon-Flour.*)	47	26
Id.	Travaux public. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Quiennec.*)	49	27
Id.	Travaux publics communaux. — Lycée d'Agen. — Décompte. — (*Ville d'Agen contre sieurs Chaumeil et Verdié.*) . .	52	28
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Branchement reliant un immeuble à un égout. — Suppression. — Chose jugée — Ultra petita. — (*Ville de Rennes contre dame Lessard.*)	56	29
17 février	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Loire et affluents. — Pâturage sur les dépendances du canal latéral. — Oies. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre dame Cosson.*). .	58	30
23 février	Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion — Responsabilité. — Ville de Paris. — Compagnie concessionnaire. — (*Compagnie parisienne du Gaz et ville de Paris contre Société d'assurances mutuelles immobilières.*)	59	31
2 mars	Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. — Responsabilité. — Ville de Paris. — Concessionnaires. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
	sement. — Délibération du conseil général. — Notification à la commune. — Arrêté préfectoral mettant un maire en demeure d'assurer l'exécution des prestations sur des chemins d'intérêt commun. — (*Commune de Louvilliers-en-Drouais.*).	171	82
27 avril	Travaux publics. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Gossot*)..	172	83
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Barrage. — Inondation. — (*Ministre des travaux publics contre héritiers Joannard.*).	176	84
Id.	Travaux publics communaux. — Ville de Marseille. — Dommages. — Plan de nivellement. — Travaux de voirie. — Immeuble mis en contre-bas. — (*Ville de Marseille contre sieurs Batiste et Cie.*).	177	85
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — Demande tardive d'indemnité. — (*Sieur Delestrade contre ville de Marseille.*).	178	86
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt général. — Garantie d'intérêts. — Excédents d'exercices. — (*Compagnie de Lyon.*)	179	87
4 mai	Taxes syndicales. — Travaux de défense contre les inondations d'un cours d'eau. — Périmètre de protection tracé d'après la laisse des eaux lors des plus grandes crues. — Régularité. — (*Sieur Redortier.*)	182	88
Id.	Taxes assimilées. — Subventions spéciales pour dégradations aux chemins vicinaux. — Caractère de circulation exceptionnelle. — (*Préfet du Pas-de-Calais contre le sieur Caron.*).	183	89
Id.	Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Premier projet non exécuté. — Décès avant la réception de l'ouvrage. — Intérêts : point de départ. — (*Veuve Dauphiné contre commune d'Elbeuf-en-Bray.*)	185	90
Id.	Cours d'eau navigables. — Délimitation du domaine public. — Iles. — (*Sieur Tostain.*).	187	91
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Langlade.*)	211	95
Id.	Travaux publics. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Frais d'expertise. — (*Ville de Brive contre sieurs Raphanaud et Bonnay.*).	221	96
Id.	Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Détérioration des gardes-corps des portes d'aval d'une écluse. — Contravention. — Affirmation du procès-verbal. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Vigouroux.*).	222	97
Id.	Contributions directes et taxes assimilées. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	223	98

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
5 mai	Contributions et taxes assimilées. — Prestations. — Cours d'eau. — (*Sieur Aubry et autres.*)	224	99
11 mai	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement; question de propriété; sursis prononcé par la commission départementale; classement par le conseil général; excès de pouvoir. — (*Sieurs Henras, Bonnet et Massip.*). . .	225	100
Id.	Travaux publics communaux. — Canalisation. — Malfaçons. — Expertise. — (*Sieur Descours.*)	226	101
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Procédure, recours sommaire; mémoire ampliatif; délai. — Arrêté ordonnant une expertise; chose jugée. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bénassy.*).	227	102
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Ouvrier tué par un éboulement. — Responsabilité de l'Etat et des entrepreneurs. — Procédure; recours; notification; délai (*Ministre de la guerre contre les sieurs Marcillet et Duranjon.*).	230	103
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux de grande communication. — Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé. — Travaux exécutés en régie. — Responsabilité: entrepreneur et commune — Compétence. — (*Sieurs Ferrenq et Pacaud et sieur Chomat.*).	232	104
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Ebranlement d'une maison. — (*Sieur Descours.*).	235	105
25 mai	Algérie. — Voirie (Grande). — Contravention. — (*Sieur Gonzalez.*).	236	106
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — *Héritiers Saudinos.*).	237	107
Id.	Travaux publics communaux. — Honoraires d'architectes. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lacassin.*).	240	108
Id.	Travaux publics. — Expertise. — Frais. — Liquidation. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — (*Sieurs Couvreur et Richard contre le département de Constantine et le sieur Durrieu.*).	241	109
Id.	Travaux publics. — Génie. — Dommages. — *Ministre de la guerre contre sieurs Pichard, Brun et autres.*) . . .	242	110
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer des Charentes). — Rachat. — Sentence arbitrale. — Ministre. — Décision. — (*Chemin de fer des Charentes en faillite, syndic Lamoureux.*).	243	111
Id.	Voirie (Grande). — Fleuves. — Coupes d'arbres effectuées sur des alluvions attenant à la rive gauche du Rhône. — Décidé, après vérification, que ces terrains ne font pas partie du domaine public. — Pas de contravention. — Relaxe. — (*Sieur Pérouse.*).	246	112
1er juin	Travaux publics communaux. — Travaux supplémentaires. — (*Commune de Voulème.*).	247	113

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	Indemnité due d'après le cube des matériaux extraits. — (*Sieur Laubard.*)	306	137
15 juin	Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — Echouement d'un navire. — (*Sieurs Murray frères.*).	307	138
Id.	Voirie (Grande). — Contravention. — Câbles téléphoniques. — Compétence. — (*Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies contre sieur Allard.*).	308	139
22 juin	Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Casernes d'artillerie. — Devis général du 7 mai 1857. — (*Ministre de la guerre contre sieur Silvestre.*).	309	140
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Honoraires pour études d'une voie ferrée. — Cession. — Recours du cessionnaire. — Renvoi aux tribunaux judiciaires. — (*Sieurs Mauxion et Dubois.*).	311	141
Id.	Voirie (Grande), — Chemins de fer. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Tarifs de factage et délais de livraison. — Pouvoirs du ministre. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	311	142
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — Immeuble acquis pour l'installation d'un bureau. — Somme à inscrire annuellement de ce chef au compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*).	313	143
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Décision rapportée. — Formalités préalables. — (*Commune de Donville.*).	381	181
29 juin	Commune. — Cimetière. — Servitude légale d'utilité publique. — Construction à moins de 100 mètres. — Autorisation — Condition illégale. — Mairie. — Préfet. — (*Maire de Châteauroux.*).	315	144
Id.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Elargissement. — Préfet. — Excès de pouvoir — (*Sieur Berger.*). . . .	315	145
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Sainghin-en-Mélantois. — (*Ministre de la guerre contre sieur Pechwerty.*)	317	146
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Rues et places. — Egouts. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Husard et Eude.*).	319	147
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux ordinaires. — Conditions générales du 16 décembre 1870. — (*Commune de Gézier.*).	321	148
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Routes nationales. — Accès rendu difficile. — Option entre l'exécution des travaux et une indemnité. — Précédente condamnation identique au profit d'un voisin; indemnité payée; travaux non exécutés; droit de recours de l'Etat. — (*Ministre des travaux publics contre dame veuve Perron.*).	323	149

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
29 juin	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables. — Protection des villes contre les inondations. — Arrêté ordonnant des travaux. — Recours. — (*Société du Moulin du Château-Narbonnais.*)	325	150
30 juin	Communes. — Trottoirs. — Réfection. — Anciens usages. — (*Ville de Saint-Etienne.*)	327	151
6 juillet	Communes (Contrats passés par les). — Vente. — Arrêté préfectoral approuvant le projet de vente. — Recours pour excès de pouvoir. — Compétence. — (*Sieur Prodhomme.*)	329	152
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Alignement fixé par le conseil général. — Recours au conseil d'Etat pour fausse appréciation des faits. — Non recevabilité. — (*Commune d'Argilly.*)	330	153
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de Firminy à Annonay. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Magniet et Cussy.*)	330	154
Id.	Travaux publics communaux. — Adjudication provisoire. — Adjudication définitive. — Concurrent évincé. — Recours. (*Sieurs Condomines.*)	336	155
11 juillet	Communes. — Traité pour la distribution des eaux. — Ville de Courtenay. — Interprétation du traité. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Recours. — (*Ville de Courtenay.*)	337	156
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de Vieilleville à Bourganeuf. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur George.*)	339	157
Id.	Travaux publics. — Guerre. — Fort de Vaujours. — Décompte. — Supplément de prix alloué à l'entrepreneur pour des maçonneries de voûtes exceptionnelles. — (*Ministre de la guerre contre sieur Ramond.*)	341	158
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages aux propriétés. — Droit d'accès. — Indemnité. — Compensation de plus-value. — Procédure. — Demande en réduction d'honoraires d'experts. — (*Commune de Gennevilliers.*)	342	159
20 juillet	Carrières. — Eboulements. — Frais des opérations de sauvetage. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Taupin.*)	344	160
Id.	Cours d'eau. — Taxe de curage. — (*Sieur Toulet.*)	345	161
Id.	Travaux publics communaux. — Distribution d'électricité. — Fourniture et installations d'appareils. — Insuffisance de la force motrice. — (*Sieur Henrion.*)	346	162
Id.	Travaux publics communaux. — Adduction d'eaux. — (*Ville de Clermont-Ferrand.*)	347	163
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Adduction d'eaux potables. — Puits. — Forage. — (*Sieur Schweitzer.*)	349	164
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'é-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
	provenant non des travaux d'un lavoir public exécutés par la commune, mais de la situation même de la maison au bas d'un coteau d'où jaillissent des sources abondantes. — Non lieu à indemnité. — (*Dame veuve Puyten.*). . .	437	201
3 août	Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt local — Département. — Commune. — Concession. — Délibération du conseil général. — Recours pour excès de pouvoir. — Non-recevabilité — (*Ville de Lyon.*).	438	202
4 août	Cours d'eau non-navigables. — Syndicat de protection. — Taxes. — (*Héritiers Reynaud de Labarèze par le sieur Trono de Bouchony.*).	439	203
8 août	Communes — Chemins vicinaux. — Propriété du sol. — Conseil général. — Routes départementales. — Déclassement — Excès de pouvoir. — (*Commune de Parleboscq.*).	440	204
Id.	Communes. — Chemins vicinaux d'intérêts communs. — Elargissement. — Propriété bâtie comprise par le conseil dans les limites du chemin sans réserver pour cette propriété l'obligation de l'expropriation. — Non lieu à statuer : par une nouvelle délibération ladite propriété a été affranchie de la servitude de reculement. — (*Sieur Estier.*).	441	205
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural. — Non lieu à statuer: cette délibération a été rapportée. — (*Sieur de Jessé.*)..	442	206
Id.	Cours d'eau. — Pouvoirs de police des préfets. — Eaux souterraines. — Sources. — Contestation sur la propriété des eaux. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Sieurs Thorrand et Cie.*).	442	207
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Canaux de navigation. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Buisset.*).	444	208
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Auber.*).	446	209
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Eglise. — Fabrique. — (*Sieur Rous.*)	450	210
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — Responsabilité décennale. — (*Commune de Fondouk*).	453	211
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte. — Plans et devis d'agrandissement d'une ville. — Projet subordonné au déclassement total des fortifications non autorisé par l'autorité militaire, inexécution non imputable à la Ville. — Non lieu à l'allocation de dommages-intérêts. — (*Sieur de Redon contre ville d'Alger.*).	457	212
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Subvention et offre de concours. — Conseil municipal. — Concours des plus		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	imposés. — Subvention promise, sans conditions, par une commune pour la construction d'un chemin de fer d'intérêt local, régulièrement cédé à l'État. — Condamnation de la commune au payement. — (*Commune de Créon.*).	458	213
8 août	Travaux publics. — Chemins de fer. — Concours promis par une commune pour l'établissement d'un passage établi sur une voie ferrée, à la condition que l'ouverture de ce passage fût portée de 3 mètres à 8 mètres; condition remplie; subvention due. — (*Ministre des travaux publics contre ville de Cahors.*).	459	214
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Offre de concours. — Loi du 12 mars 1880. — (*Sieur Pelloux et Cie*).	460	215
Id.	Travaux publics. — Dommages aux usines. — Cours d'eau. — (*Ministre des travaux pubiics contre sieur Buisson.*).	463	216
Id.	Travaux publics. — Dommages aux usines. — Moulins. — Existence légale. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation. — Diminution de force motrice. — (*Sieur et dame Dezeaux contre Société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.*).	465	217
Id.	Voirie (Grande). — Algérie. — Cours d'eau. — Canal d'arrosage. — Détérioration. — (*Sieur Argeliès.*).	466	218
10 nov.	Cours d'eau. — Taxes d'arrosage. — (*Veuve Gaduel.*) . . .	467	219
16 nov.	Téléphones. — Droits de voirie. — Compétence. — (*Ville de Paris.*).	468	220
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture sur un point étranger au débat. — Arrêté réformé de ce chef. — (*Sieur Dupont contre commune d'Omonville-la-Petite.*)	469	221
Id.	Travaux publics. — Décompte — Chemins de fer. — (*Sieurs Pequart et Collignon.*).	470	222
Id.	Voirie (Grande). — Contravention. — Recours au Conseil d'État formé contre un arrêté du conseil de préfecture plus de deux mois après sa notification, non-recevabilité. — (*Sieur Dubreucq-Pérus.*)	476	223
17 nov.	Contributions directes et taxes assimilées. — (Taxe de biens de mainmorte; subventions spéciales; taxe de pavage.) — (*Sieurs Couverchel et autres.*).	476	224
30 nov.	Communes. — Chemins ruraux. — Ouverture. — Formalités. — Recours. — Commission départementale. — Délibération. — (*Sieur et dame de Quatrebarbes.*) . . .	479	225
Id.	Travaux publics communaux. — Distribution d'eaux. — Point de départ de l'abonnement souscrit par la ville de Nice. — Condamnation de la ville au payement de partie de son abonnement à partir de la réception définitive des travaux. — (*Compagnie générale des eaux contre ville de Nice.*).	480	226

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894 30 nov.	Travaux publics communaux. — Distributions d'eau. — Adjudicataire primitif. — Sous-traitant accepté par la commune. — Renvoi. — Absence de faute. — Indemnité. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lombrail.*).	481	227
Id.	Travaux publics communaux. — Hôtel de ville. — Travaux excédant considérablement les prévisions. — Architecte — Honoraires. — (*Commune de Pantin contre sieur Raulin*).	483	228
Id.	Voirie (Grande). — Domaine maritime. — Rivages de la mer. — Tramways. — Dommages aux riverains. — Recours pour excès de pouvoir. — Procédure. — (*Epoux Mortureux.*).	485	229
14 déc.	Cours d'eau. — Barrages. — Frais d'entretien. — Contribution des usiniers. — Usines antérieures à 1566. — Intérêt exclusif de la navigation. — (*Sieur Roussier, dame veuve Benoist et sieur Renaudier.*).	488	230
Id.	Travaux publics — Décompte. — Hôpital maritime de Rochefort. — Clauses et conditions générales du 29 juin 1857. — (*Ministre de la marine contre sieur Rateau.*).	489	231
Id.	Travaux publics. — Décès. — Résiliation de l'entreprise. Cession de droits et actions. — (*Sieur Mattei.*)	493	232
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Hospices. — (*Sieurs Blavy et autres*).	494	233
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Groupe scolaire. — (*Ville de Saint-Jean-de-Losne contre sieur Humbert.*)	496	234
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Offre de concours. — Renonciation implicite à une expertise. — Expertise. — (*Sieurs Patry.*)	498	235
21 déc.	Contributions directes et taxes assimilées. — Communes — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales. — (*Sieur Didelin.*).	548	254
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cerveau et dame Palharey.*).	549	255
Id.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Alignement. — Refus. — Recours. — (*Sieur Thiébaud.*).	551	256
28 déc.	Procédure. — Conseil de préfecture. — (*Sieur Bureau.*).	552	257
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Camus et Mélet.*)	552	258
1895 4 janv.	Communes. — Chemins vicinaux. — Permission de voirie. — Modification de l'assiette du chemin. — Pouvoirs du préfet. — Recours pour excès de pouvoir. — Conclusions tendant à la démolition d'ouvrages. — (*Dames Dubourg.*)	554	259
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Arrêté de reconnaissance — Conseil général. — Recours pour inopportunité. — (*Sieur Gayral.*).	554	260

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1895	de fer de l'Etat.— Qualité pour agir. — (*Sieur Thébault.*)	894	369
5 avril	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Chemin stratégique. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Méric.*)	901	370
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Egout. — Inondation. — Indemnité due par le propriétaire au locataire. — Recours contre la Ville. — (*Ville de Paris contre sieur Nissou.*).	902	371
6 avril	Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau. — Usine. — Titre légal. — Compétence. — (*Ministre de la guerre contre sieur Floret.*)	948	386
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Cession amiable. — Inexécution des clauses. — Compétence. — Garantie. — (*Ministre de l'agriculture contre ville de Rennes et sieur Dubos.*)	949	387
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Aqueduc. — Droit à indemnité. — Cession. — Acte de vente. — Interprétation. — Expertise. — (*Sieur David pe Penanrun.*)	950	388
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Pont. — Crue du Rhône. — Etablissement de bains. — Entrepreneur. — Sous-traitant. — Compétence. — (*Sieur Mille contre sieur Mortier et autres.*)	952	389
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau par une ville. — Prétendue diminution de la force motrice d'une usine. — Demande d'indemnité. — Dommage non établi. — Rejet. — (*Sieur Pothin contre ville de Saint-Etienne.*)	954	390
Id.	Voirie (Grande). — Contravention. — Bras du Rhône. — Chemin de halage. — Domaine public. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Dellon.*)	954	391
3 mai	Travaux publics. — Offre de concours. — Société civile. — Associés stipulants. — Engagement personnel. — Obligation divisible. — Recours contre les intéressés. — (*Sieur Hardon.*)	955	392
Id.	Travaux publics départementaux. — Maison d'arrêt et de correction. — Plans et devis. — Refus d'approbation de l'autorité supérieure. — Dommages. — Responsabilité. — Suspension des travaux. — Résiliation de l'entreprise. — Indemnité distincte. — (*Sieur Monlaü contre département de la Corse.*)	957	393
Id.	Travaux publics communaux. — Adduction d'eaux. — Changements importants au marché. — Mise en régie. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — Abandon des chantiers. — (*Dame veuve Jolivald contre ville d'Epinal.*)	960	394
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt départemental. — Concession. — Cessation de l'exploitation. — Exploitation provisoire par le département. — Déchéance définitive. — Conséquences. — Matériel. — Chose jugée. — (*Société du chemin de fer de la Teste à Cazaux contre département de la Gironde.*)	961	395

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation* (Ch. crim.).		
7 déc.	Voie publique. — Dépôt de matériaux. — Excuse illégale. — (*Sieur Lapoutge.*)	826	339
30 déc.	Pêche fluviale. — Engins prohibés. — Filets. — Dimensions des mailles. — (*Sieur Meunier.*)	502	237
1895			
3 janvier	Chemins de fer. — Usage d'un permis de circulation délivré à un tiers. — Escroquerie. — (*Sieur de Galwey.*) .	827	340
18 janvier	Questions préjudicielles. — Conclusions principales admises. — Non-lieu à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à l'examen d'une question préjudicielle. — Voie publique. — Contravention d'embarras de la voie publique. — Non-publicité de la voie. — (*Dame Mézamat.*) . . .	828	341
25 janvier	Voirie. — Autorisation accordée par le préfet, au refus d'un maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière. — (*Sieur Crochet.*)	829	342
Id.	Voirie. — Construction donnant sur la voie publique. — Droit de contrôle du préfet sur les actes du maire. — Autorisation de construire accordée par le préfet au refus du maire. — Autorisation de bâtir ou de creuser des puits dans le voisinage d'un cimetière. — Droit du préfet. — Autorisation donnée par le préfet, au refus du maire, de construire à moins de 100 mètres d'un cimetière. — (*Sieur Crochet*.)	832	343
22 février	Cours d'eau. — Curage. — Contravention à un arrêté municipal. — Motifs insuffisants. — Canal. — Droit de propriété de l'Etat. — Jugement — Renseignements pris en dehors de l'audience. — (*Sieur Chanzy et dame Payrard.*) . .	836	344
Id.	Voirie. — Arrêté municipal. — Contravention. — (*Sieur Frétat.*)	905	372
21 mars	Pêche fluviale. — Pêche à la ligne flottante. — Prohibition pendant l'époque où la pêche est interdite. — Niveau accidentellement abaissé. — Interdiction. — Conditions de l'interdiction de pêcher. — (*Sieur Roustan.*)	906	373
22 mars	Pêche fluviale. — Arrêté préfectoral. — Interdiction de la pêche à l'épervier. — Arrêté préfectoral antérieur non rapporté. — (*Sieur Jeannot.*)	908	374
10 avril	Voirie. — Usurpation d'un chemin public. — Caractère de publicité non établi. — (*Sieur Martineau.*)	910	375
3 mai	Voirie publique. — Dépôt de matériaux. — Nécessité. — Règlement préfectoral. — (*Sieur Tassel.*)	911	376
31 mai	Voirie. — Chemin rural. — Arrêté de reconnaissance. — Exception de propriété. — (*Sieurs Royer et Faitout.*) . .	912	377
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1894			
20 déc.	Loi du 19 décembre 1894, portant rectification de la loi du 29 juin 1894, sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs	94	49

DEUXIÈME TABLE

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

CHEMINS DE FER (*suite*) : l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI sur la grande voirie, combiné avec l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et constitue une contravention de la compétence exclusive du conseil de préfecture. (*C. de cass.*), 87.

— (3) Contravention. — Introduction de vaches sur la voie ferrée, alors que la haie qui bordait la voie au droit du champ où ces animaux avaient été laissés en pâture n'était pas discontinue. — Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal et de l'expertise. — (*Ministre des travaux publics contre Pelé.*) (*C. d'Et.*), 128.

— (4) Contravention. — Grille d'une gare brisée par des chevaux emportés. — Pénalité. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lemoine.*) — L'article 11 de la loi du 15 juillet 1845, qui punit d'une amende de 16 à 300 fr. les contraventions relatives aux chemins de fer, ne s'applique pas seulement aux contraventions aux lois et règlements de la grande voirie rappelés par l'article 2 et aux contraventions nouvelles prévues dans les articles 3 à 11, mais encore à toutes les autres contraventions non visées par ces deux séries de textes. — En conséquence, le fait d'avoir brisé par accident la grille d'une gare ne constitue pas une contravention susceptible d'entraîner la condamnation à l'amende. (*C. d'Et.*), 147.

— (5) Garantie d'intérêts. — Excédents d'exercices. — (*Compagnie de Lyon.*) — Les avances successives faites par l'Etat à titre de garantie d'intérêts ne constituent pas pour lui autant de créances, et pour la compagnie autant de dettes distinctes. Le versement de ces avances constitue l'exécution d'une seule et même obligation et il n'y a qu'une seule dette à la charge de la compagnie. — Décidé, en conséquence, que le ministre des travaux publics a pu valablement imputer les excédents d'exercices versés par la compagnie pour l'amortissement de sa dette envers l'Etat, d'abord sur les intérêts et ensuite sur le capital de l'ensemble de la dette à éteindre. (*C. d'Et.*), 179.

— (6) Garantie d'intérêts. — Immeuble acquis pour l'installation d'un bureau. — Somme à inscrire annuellement de ce chef au compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*) — Un immeuble ayant été acquis par une compagnie de chemins de fer en vue d'y installer un bureau, la somme à porter annuellement de ce chef au compte d'exploitation ne doit pas être calculée d'après l'intérêt moyen résultant du cours des émissions d'obligations faites pendant les années où se sont effectuées les dépenses d'achat et d'installation de l'immeuble. Il y a lieu d'évaluer la valeur locative de l'immeuble comme celle d'une propriété ordinaire; dans l'espèce, valeur locative calculée à raison de 5,50 p. 100 du capital employé. — Il y a lieu, pour la fixation de cette valeur locative de tenir compte de la dépréciation subie par la partie de l'immeuble où un service public n'a pas été installé. (*C. d'Et.*), 313

— (7). Garantie d'intérêts. — Ligne du Rhône au Mont-Cenis. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*) — Des dépenses effectuées pour la reconstruction d'une digue ou le prolongement d'un souterrain ne doivent pas être portées au compte d'exploitation ou au compte de premier établissement. — Résolu dans ce dernier sens. — Il y a lieu de considérer comme frais généraux de l'administration centrale rentrant dans les dépenses d'exploitation des allocations, indemnités de logement, primes de travaux, abonnements à des publications périodiques, etc., lorsque ces frais présentent un caractère suffisant d'utilité pour l'établissement, l'exploitation et l'administration du chemin de fer. — Les conventions relatives à la classification des dépenses d'exploitation n'ont pas d'effet rétroactif; en conséquence, lorsqu'au moment où un accident s'est produit, une convention ne classait pas parmi les dépenses d'exploitation les indemnités payées aux victimes, il y a lieu de continuer à exclure de ces dépenses toutes les indemnités dues à raison du même accident, encore bien qu'elles ne seraient payées que postérieurement à une nouvelle convention qui les admettrait parmi les dépenses d'exploitation. (*C. d'Et.*), 431.

— (8) Garantie d'intérêts. — Redressement de compte. — Pouvoirs du ministre. — (*Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Le ministre ne peut pas, en dehors des cas d'erreurs, omissions, faux ou double emploi, prendre

un arrêté rectifiant un règlement de compte pour la garantie d'intérêts, lequel avait un caractère définitif et avait été fait sans réserves. Arrêté rectificatif annulé. (*C. d'Et.*), 630.

— (9) Garantie d'intérêts. — Compagnies d'Orléans et du Midi. — Durée de la garantie. — (*Compagnies d'Orléans et du Midi.*) — Les conventions, passées en 1883 entre l'Etat et les compagnies des chemins de fer d'Orléans et du Midi, ont substitué aux conventions antérieures, concernant la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices, des dispositions nouvelles qui constituent un système complet et ne renferment, en ce qui touche spécialement la garantie d'intérêts, aucune condition ayant pour objet de limiter à une période déterminée le fonctionnement de la garantie, qui, dès lors, n'a pour limite que la concession (1re et 2e espèce). — En conséquence, doit être annulée la décision du ministre des travaux publics invitant les compagnies du Midi et d'Orléans à mentionner sur leurs titres que la garantie d'intérêts prendra fin le 31 décembre 1911 (1re et 2e espèce). Cette décision crée un litige né et actuel. (*C. d'Et.*), 633.

— (10) Gardien d'un passage à niveau. — Suppression — Demande d'indemnité. — (*Sieur Blanche contre compagnie du chemin de fer de l'Ouest.*) — Demande d'indemnité à raison de la suppression du gardien d'un passage à niveau établi sur la propriété du requérant. Rejet : lors de l'établissement de la ligne, la compagnie ne s'est pas engagée envers le requérant à faire garder le passage en dehors des cas réglementaires. (*C. d'Et.*), 555.

— (11) Offre de concours accepté par l'Etat. — Chemin de fer de Paris à Cherbourg. — Conditions remplies : embranchement construit. — (*Ministre des travaux publics contre ville de Caen.*) — Prescription trentenaire. La prescription des annuités promises par une ville n'est pas interrompue par une délibération dans laquelle le conseil municipal a dénié formellement l'existence de toute obligation. (Ministre des travaux publics.) — Une délibération aux termes de laquelle le conseil municipal reconnaît la promesse de subvention faite par lui pour la construction d'une ligne de chemin de fer, mais objecte que les conditions mises à cet engagement n'ont pas été remplies, n'interrompt pas la prescription quand bien même il serait décidé plus tard que les conditions ont été exécutées. (Ville d'Evreux.) — Point de départ de la prescription : offre ferme et non par annuités. Lorsqu'un conseil municipal a émis le vœu de fractionner sa subvention en annuités sous certaines conditions qui ne sont pas réalisées, doit-on considérer l'engagement de la ville comme pur et simple ou comme étant à terme ? — Résolu dans le premier sens. En conséquence la prescription de la subvention due par la ville a commencé à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne du chemin de fer (Ville d'Evreux.) (*C. d'Et.*), 20.

— (12) Offre de concours. Compétence. — *Compagnie de Lyon contre commune de Marsillargues.*) — Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître des engagements pris par une commune en vue de la construction d'une voie ferrée et pour apprécier si les conditions auxquelles ces engagements ont été subordonnés ont été remplies. — Procédure. — Contradiction dans un arrêté. — Conseil de préfecture ayant, tout en se déclarant incompétent pour connaître des engagements pris par une commune, apprécié l'existence et la portée de ces engagements et rejeté une demande de payement d'une subvention promise par la commune. Annulation de l'arrêté. — Subvention votée par le conseil municipal d'une commune en vue de la construction d'une ligne la mettant en communication avec des villes déterminées ; résultat obtenu : subvention due en conséquence, bien que, par des modifications apportées au projet sur le vu duquel la subvention a été votée, la voie ferrée se trouve en certains points confondue avec une autre ligne et que des transbordements et des correspondances soient imposés aux voyageurs. (*C. d'Et.*), 32.

— (13) Concours promis par une commune pour l'élargissement d'un passage établi sur une voie ferrée, à la condition que l'ouverture de ce passage fût porté de 3 mètres à 8 mètres ; condition remplie ; subvention due. — (*Ministre des travaux publics contre ville de Cahors.*) (*C. d'Et.*), 459.

— (14) Subventions et offres de concours. — Commune. — Conseil municipal. — Délibération. Approbation. — (*Ville de Fougères.*) — Bien que la délibé-

Chemins ruraux.

— (1) Aliénation. — Vente. — Arrêté préfectoral approuvant le projet de vente. — Recours pour excès de pouvoir. — Compétence. — (*Sieur Prudhomme*). — L'arrêté par lequel un préfet a approuvé une délibération d'un conseil municipal décidant d'aliéner le sol d'un chemin rural ne peut pas être déféré au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir, alors que la vente a été réalisée. — Il s'agit d'un contrat de droit civil que l'autorité judiciaire est seule compétente pour apprécier, sauf renvoi aux tribunaux administratifs, des questions préjudicielles. (*C. d'Et.*), 329.

— (2) Arrêté de reconnaissance. — Conseil général. — Recours pour inopportunité. — (*Sieur Gayral.*) — Non-recevabilité d'un pourvoi formé pour inopportunité contre une décision du conseil général statuant sur l'appel interjeté contre une délibération de la commission départementale prononçant la reconnaissance d'un chemin rural. (*C. d'Et.*), 554.

— (3) Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural : non lieu à statuer : cette délibération a été rapportée. — (*Sieur de Jessé.*) (*C. d'Et.*), 442.

— (4) Ouverture. — Formalités. — Recours. — Commission départementale. — Délibération. — (*Sieur et dame de Quatrebarbes.*) — Notification. — L'absence de notification d'une délibération de la commission départementale décidant l'ouverture d'un chemin rural ne saurait en entraîner l'annulation. — Enquête. — Ordonnance du 23 août 1835. — Enquête faisant connaître les travaux à effectuer et les dépenses nécessaires. — Régularité. (*C. d'Et.*), 479.

— (5) Reconnaissance. — Décision rapportée. — Formalités. — Recours pour inopportunité. — Non-lieu à statuer. — (*Sieur Lalanne.*) — Une commission départementale n'excède pas ses pouvoirs, lorsque, sans avoir rempli au préalable les formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881, elle a rapporté une précédente décision portant reconnaissance d'un chemin rural, dont la propriété faisait l'objet d'un litige devant les tribunaux judiciaires. — Dans l'espèce, à raison de la circonstance que la première décision n'avait encore reçu aucun commencement d'exécution. — Délibération d'une commission départementale déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture d'un chemin rural, indiquant la direction, la largeur et la longueur du chemin; pas d'irrégularité. — Recours formé, devant le Conseil d'Etat, pour inopportunité, contre une décision de la commission départementale. Non-recevabilité. — Non-lieu à statuer sur un recours formé contre une décision qui a été rapportée postérieurement. (*C. d'Et.*), 28.

— (6) Reconnaissance. — Décision rapportée. — Formalités préalables. — (*Commune de Donville*). — Une commission départementale excède ses pouvoirs lorsque, sans avoir rempli au préalable les formalités prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881, elle rapporte l'arrêté de reconnaissance d'un chemin rural, plus d'un an après cet arrêté et alors qu'il a été notifié aux intéressés, par le motif que, postérieurement à la reconnaissance, des contestations se sont élevées au sujet de la propriété du chemin. (*C. d'Et.*), 381.

— (7) Reconnaissance. — Commission départementale. — Décision. — Appel au conseil général. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur Dreyfus.*) — La délibération par laquelle le conseil général maintient en appel la décision de la commission départementale prononçant la reconnaissance d'un chemin rural n'est pas entachée d'excès de pouvoir, alors même que dans les motifs de sa délibération le conseil général aurait refusé d'apprécier les raisons de fait invoquées par la commission départementale. (*C. d'Et.*), 887.

Chemins vicinaux.

— (1) Alignement fixé par le conseil général. — Recours au Conseil d'Etat

COMMUNES (*suite*) : quête : tracés divers proposés pour la rectification. — Décision du conseil général ordonnant la rectification; notification individuelle. — (*Sieur Théllohan.*) — Compétence. — C'est au conseil général et non à la commission départementale qu'il appartient d'ordonner la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun. — Enquête. — Les tracés proposés pour la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun ne doivent pas tous être soumis à l'enquête. — Il suffit que le projet, sur lequel intervient la décision du conseil général ordonnant la rectification du chemin, soit soumis à l'enquête. — Décision du conseil général ordonnant la rectification d'un chemin vicinal d'intérêt commun. Communication individuelle aux parties intéressées. — Cette communication est exigée seulement par les décisions prises par la commission départementale et non pour les décisions du conseil général. D'ailleurs, le défaut de communication ne saurait entraîner la nullité de la délibération, alors que cette délibération a été prise par l'autorité compétente, il n'aurait d'effet qu'en ce qui concerne les délais du pourvoi au Conseil d'Etat. — Enfin, dans l'espèce, la délibération attaquée avait été régulièrement publiée; elle avait été notifiée au conseil municipal de la commune et aux parties intéressées par voie de publication et d'affiches. (*C. d'Et.*), 871.

— (15) Redressement d'un chemin vicinal. — Recours formé devant le Conseil d'Etat contre une décision de commission départementale approuvant le projet de redressement et fondé uniquement sur ce qu'il aurait été fait une inexacte appréciation des intérêts de la commune, ainsi que de ceux des riverains du chemin. — Nonrecevabilité. — (*Sieurs Artigue, Sost et autres.*) (*C. d'Et*), 251.

— (16) Taxes assimilées. — Subventions spéciales pour dégradations aux chemins vicinaux. — Caractère de circulation exceptionnelle. — (*Préfet du Pas-de-Calais contre le sieur Caron*) — Transports faits par des cultivateurs conduisant en gare des betteraves destinées à une fabrique de sucre située à plus de 30 kilomètres des lieux de production. Pas de subvention due par le fabricant : ces transports opérés en dehors du rayon habituel d'approvisionnement de l'usine, ont été peu importants et n'ont pas causé une circulation exceptionnelle. — Chemins vicinaux ordinaires : qualité pour représenter les communes. — Le préfet n'a pas qualité pour attaquer devant le Conseil d'Etat au nom d'une commune l'arrêté d'un conseil de préfecture accordant décharge de subventions pour dégradation des chemins vicinaux ordinaires. La commune doit être représentée par le maire. (*C. d'Et.*), 183.

— (17) Cimetière. — Servitude légale d'utilité publique. — Construction à moins de 100 mètres. — Autorisation. — Condition illégale. — Maire. — Préfet. — (*Maire de Châteauroux.*) — Le préfet et le ministre peuvent, sans excès de pouvoir, annuler un arrêté par lequel un maire — tout en reconnaissant que les constructions projetées n'offrent aucun inconvénient au point de vue de la salubrité publique, — subordonne à une cession de terrain l'autorisation que celui-ci sollicite de construire à une distance de moins de 100 mètres d'un cimetière. (*C. d'Et.*), 315.

— (18) Alimentation en eau d'une ville interrompue à diverses reprises par la faute de la société concessionnaire. — Indemnité allouée à la ville. — (*Société des usines à gaz du Nord et de l'Est contre ville de Rethel.*) (*C. d'Et.*), 13.

— (19) Adduction d'eaux — (*Ville de Clermont-Ferrand.*) — Acomptes dus par interprétation du marché. Intérêts. Point de départ. — Une demande formée devant un tribunal incompétent ne fait pas courir les intérêts. (*C. d'Et.*), 347.

— (20) Distribution d'eaux. — Point de départ de l'abonnement souscrit par la ville de Nice; condamnation de la ville au payement de partie de son abonnement à partir de la réception définitive des travaux. — (*Compagnie générale des eaux contre ville de Nice.* (*C. d'Et.*), 480.

— (21) Distribution d'eau. — Adjudicataire primitif. — Sous-traitant accepté par la commune. — Renvoi. — Absence de faute. — Indemnité — (*Ville de Toulouse contre sieur Lombrail.*) — Lorsque le maire a congédié, sans motifs légitimes, un sous-traitant présenté par l'adjudicataire primitif, et accepté par le conseil municipal, conformément

à une clause du cahier des charges, bien que ledit sous-traitant n'ait commis aucune faute dans l'exécution de ses obligations qui soit de nature à motiver la résiliation, le sous-traitant est fondé à réclamer une indemnité. — Cette indemnité (10 p. 100 dans l'espèce) doit être calculée uniquement sur la perte de bénéfices que le sous-traitant aurait pu réaliser sur les travaux compris dans le sous-traité accepté par la commune. — Indemnité allouée — pour perte de matériel, outillage et approvisionnement; pour remboursement de la partie des frais d'adjudication, mis à la charge du sous-traitant, au cas où la cour d'appel saisie de la demande en remboursement formée par ce dernier contre l'adjudicataire primitif rejetterait sa réclamation, — mais non pour perte de bénéfice que le sous-traitant aurait pu réaliser sur des travaux étrangers au sous-traité. — (Suite de la décision du 13 janvier 1893, *Ann.* 1893, p. 1199, *Ville de Toulouse.*) (*C. d'Et.*), 481.

— (22) Eclairage public et privé. — Monopole. — Obligation de ne pas autoriser dans les voies urbaines des canalisations pour l'éclairage autres que celles du concessionnaire. — Procédure. — Intervention — Ordonnance de soit communiqué. — (*Dame veuve Stears contre ville d'Argentan.*) — Une commune ne peut pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé. — Elle peut au moins s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine municipal tous établissements pouvant faire concurrence au concessionnaire de l'éclairage, en s'engageant notamment à refuser d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour effet d'entraîner la concurrence ci-dessus indiquée. — En conséquence, une ville ayant pris vis-à-vis du concessionnaire un engagement de ce genre et l'ayant violé en permettant à une société de placer dans les voies urbaines des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers, cette ville doit être condamnée à payer aux concessionnaires une indemnité. — Procédure.— Intervention déclarée recevable d'individus se prétendant, non pas seulement en qualité d'habitants d'une ville, mais comme bénéficiaires de contrats passés pour l'éclairage par la lumière électrique des locaux qu'ils occupent dans cette ville. — Arrêté ayant acquis force de chose jugée. — Lorsqu'une requête contre un arrêté contient toutes les mentions exigées par l'article 1er du décret du 22 juillet 1806 et qu'elle a été présentée dans le délai prévu par la loi du 22 juillet 1889, elle empêche l'arrêté d'acquérir force de chose jugée, alors même que le pourvoi n'a point été formé contre toutes les parties en cause devant le conseil de préfecture. — Ordonnance de soit communiqué signifiée à la seule partie qui y était désignée et non signifiée aux intervenants devant le Conseil d'Etat, qui étaient déjà intervenus devant le conseil de préfecture et dont ce conseil avait admis l'intervention. Pas d'irrégularité. — Le concessionnaire de l'éclairage au gaz d'une ville est recevable à réclamer une indemnité à raison de l'inexécution des engagements pris à son égard, alors qu'il n'a point déféré au Conseil d'Etat en temps utile une décision ministérielle autorisant des actes qui constituent une violation desdits engagements. — Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande non soumise au conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 23.

— (23) Eclairage public et privé. — Monopole. — Obligation de ne pas favoriser les établissements faisant concurrence au concessionnaire. — (*Gaz de Limoges contre ville de Limoges. Expertise.*) — Les communes ne peuvent pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé. — Elles peuvent tout au moins s'interdire de favoriser tout établissement de nature à faire concurrence à leur concessionnaire. — Une ville s'étant réservé vis-à-vis de la compagnie du Gaz concessionnaire, au cas de découverte d'un nouveau mode d'éclairage, le droit de concéder toute autorisation nécessaire pour l'établissement de ce système, décide que cette réserve ne visait que l'application du nouvel éclairage à la totalité ou à une fraction importante de la ville. — En conséquence, allocation d'une indemnité à raison de l'autorisation donnée à une nouvelle société de placer dans les voies urbaines des fils pour distribuer de la lumière électrique à quelques établissements isolés. (*C. d'Et.*), 556.

COMMUNES (*suite*) :

— (24) Traité pour l'éclairage au gaz. — Éclairage public et privé. — Canalisation. — Concurrence. — Eclairage électrique. — (*Compagnie française d'Eclairage et de Chauffage par le gaz contre ville de la Rochelle.*) — Une commune ne peut pas constituer au profit d'un tiers le monopole de l'éclairage privé. — Elle peut au moins s'interdire d'autoriser ou de favoriser sur le domaine public municipal tout établissement pouvant faire concurrence au concessionnaire de l'éclairage au gaz, en s'engageant notamment à refuser d'autoriser sur la voie publique toute espèce de canalisation ayant pour objet de permettre cette concurrence. — En conséquence, lorsqu'une ville a pris vis-à-vis des concessionnaires cet engagement, elle viole le contrat ainsi formé, en autorisant un tiers à placer sur la voie publique des fils pour la distribution de la lumière électrique aux particuliers ; — elle doit une indemnité au concessionnaire de l'éclairage au gaz. — Il en est ainsi, alors même que la ville se serait réservé, en cas de découverte d'un nouveau mode d'éclairage, le droit de le faire appliquer, si elle n'a rempli les engagements pris en vue de cette éventualité, à savoir : réaliser l'ancien traité, soumettre le droit d'exploiter le nouveau procédé à la concurrence avec préférence, à conditions égales, en faveur du concessionnaire actuel et enfin appliquer le nouveau système à tout l'éclairage public et privé de la ville. — Mais la ville a un recours en garantie pour le payement de l'indemnité à laquelle elle peut être condamnée contre le concessionnaire de l'éclairage à l'électricité, par application du traité passé entre la ville et ce concessionnaire. — Une expertise est ordonnée pour la fixation de l'indemnité due au concessionnaire, mais il n'y a pas lieu d'y comprendre le préjudice pouvant résulter de ce que la ville éclaire elle-même à l'électricité, à l'aide des machines du service des eaux, divers établissements municipaux ; — ces installations restreintes étaient reconnues par le concessionnaire comme étant l'exercice du droit de la ville. (*C. d'Et.*), 812.

— (25) Malfaçons. — Canalisation. — Expertise. — (*Sieur Descours.*) — Expertise. — Ingérence prétendue abusive du maire dans les opérations de l'expertise. Rejet. Le maire a assisté à l'expertise comme représentant de la commune, qui avait fait exécuter les travaux et, en adressant aux experts les observations que leur mission lui paraissait comporter, il n'a fait qu'user d'un droit qui appartenait à chacune des parties en cause. — Les experts peuvent, sans irrégularité, confier à l'un d'entre eux le soin de procéder à certaines constatations de détail et purement matérielles. — Décidé par application du cahier des charges que la prise de possession des ouvrages par la commune ne fait pas obstacle à la demande de réfection par l'entrepreneur des ouvrages reconnus défectueux. — Tuyaux de canalisation présentant un poids inférieur au minimum prévu ; nombreuses malfaçons relevées dans l'exécution des joints et des coudes et dans la pose des appareils accessoires ; réfection des travaux ordonnée. (*C. d'Et.*), 226.

— (26) Traité pour la distribution des eaux. — Ville de Courtenay. — Interprétation du traité. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Recours. — (*Ville de Courtenay.*) — Décidé par application du traité de concession que les frais d'établissement d'un réservoir d'air et d'une pompe rotative rentraient parmi les dépenses d'installation incombant à la compagnie concessionnaire de la distribution d'eaux. — Décidé qu'en se substituant une autre personne pour l'exploitation de la concession, sans que la commune ait figuré au contrat passé avec cette personne, la société des eaux n'a pu se dégager de ses obligations à l'égard de la ville, et que par suite elle doit être maintenue en cause dans une instance introduite par la ville au sujet de l'application du traité de concession. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens des parties réservés : recours; non-recevabilité. (*C. d'Et.*), 337.

— (27) Travaux supplémentaires. — (*Commune de Voulème.*) — Travaux commandés par un ancien maire, directement mis à la charge de la commune, alors que le conseil municipal avait reconnu qu'ils avaient été bien exécutés et que leur prix devait être remboursé à l'ancien maire qui en avait fait l'avance. (*C. d'Et.*), 247.

COURS D'EAU (*suite*) :
Rhône, partie sur le domaine public. Pas de contravention : le bras dont s'agit a cessé d'être navigable, et, par suite, la servitude de halage n'existe plus sur la rive; d'autre part, il n'est pas justifié d'une emprise sur le domaine public. (*C. d'Et.*), 934.
— (7) Coupes d'arbres effectuées sur des alluvions attenant à la rive gauche du Rhône. — Décidé, après vérification, que ces terrains ne font pas partie du domaine public. — Pas de contravention. — Relaxe. — (*Sieur Pérouse.*) (*C. d'Et.*), 246.
— (8) Délimitation du domaine public. — Iles. — (*Sieur Tostain.*) — La délimitation du domaine public sur les îles situées dans un cours d'eau navigable doit-elle faire l'objet d'opérations distinctes ou peut-elle être effectuée en prenant pour base le niveau de débordement sur les rives continentales? — Réservé dans le premier sens. — En conséquence, annulation d'une délimitation d'île effectuée d'après le niveau des rives continentales, faisant disparaître les alluvions et réduisant même la superficie des îles antérieures à ces alluvions. (*C. d'Et.*), 187.
— (9) Loire et affluents. — Pâturage sur les dépendances du canal latéral. — Oies — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre dame Cosson*) — Les dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783 sont applicables au canal latéral à la Loire. — C'est une dépendance de la Loire. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention résultant du pâturage des oies sur ledit canal, et peut prononcer la condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal. — Les oies doivent être comprises dans les bestiaux dont le pâturage est interdit, — à peine d'amende, par l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783, — sur les dépendances des fleuves et rivières navigables. (*C. d'Et.*), 58.
— (10) Protection des villes contre les inondations. — Arrêté ordonnant des travaux. — Recours. — (*Société du moulin du Château-Narbonnais.*) — L'arrêté par lequel le préfet met le propriétaire d'un moulin, situé dans la banlieue d'une ville sur un fleuve, en demeure d'apporter des modifications aux terrassements effectués sur sa propriété, dans le délai de deux mois, sous peine de voir prendre contre ledit propriétaire des mesures qu'il appartiendra n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'État — Le propriétaire lésé peut faire valoir ses moyens de défense devant le conseil de préfecture saisi du procès-verbal dressé contre lui pour ne s'être pas conformé à la mise en demeure. (*C. d'Et*), 323.

2° *Non navigables ni flottables.*

— (1) Algérie. — Cours d'eau; Canal d'arrosage. Détérioration. — (*Sieur Argelès*) — Procédure. — Notification. — Délai. — Doit être annulé l'arrêté du conseil de préfecture rendu sans que copie du procès-verbal ait été notifiée au contrevenant, sans que celui-ci ait été cité à comparaître dans le délai d'un mois, et sans qu'il ait été appelé à fournir ses moyens de défense. Prescription. — L'arrêté rendu sur une procédure irrégulière ne peut pas interrompre la prescription. — Code d'instruction criminel, art. 640. — Lorsqu'il s'est écoulé plus d'un an, depuis le jour où la contravention a été commise, et qu'aucune détérioration n'a été relevée dans le procès-verbal, il y a lieu de prononcer le relaxe. (*C. d'Et.*), 466.
— (2) Barrages. — Frais d'entretien. — Contribution des usiniers. — Usines antérieures à 1566. — Intérêt exclusif de la navigation. — (*Sieur Roussier, dame veuve Benoist et sieur Renaudier.*) — Des usiniers peuvent être assujettis au payement d'une partie des travaux de réparation d'un barrage établi sur un cours d'eau navigable, alors même que leurs usines seraient antérieures à 1566 et que ce barrage aurait été reconstruit dans l'intérêt exclusif de la navigation. (*C. d'Et.*), 488.
— (3) Taxes d'arrosage. — (*Veuve Gaduel.*) — Canal du Drac. — Lorsqu'un propriétaire a souscrit à l'arrosage de 8^{ha},65^{a}, compris dans plusieurs parcelles de propriété formant ensemble 31 hectares, sans préciser dans quelle mesure la souscription devait être divisée entre ces parcelles, le concessionnaire du canal a plus que satisfait à ses obligations en amenant sur les propriétés dont s'agit l'eau nécessaire à l'arrosage de 26 hectares. (*C. d'Et.*), 467.
— (4) Canaux d'irrigation. — Canal de Pierrelatte. — Concession. — Interpré-

tation du contrat. — Décision ministérielle. — Recours pour excès de pouvoir. — Non-recevabilité. — (*Société du canal de Pierrelatte et extensions...*) — Une compagnie concessionnaire d'un canal d'irrigation n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir une décision par laquelle le ministre de l'agriculture a refusé de l'autoriser à retirer des caisses du Crédit foncier, sur ses fonds d'emprunts, une somme destinée à la liquidation de son passif. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître, sauf appel au Conseil d'Etat, des difficultés relatives à l'interprétation des marchés de travaux publics, et des conventions modifiant les clauses de ces contrats. (*C. d'Et.*), 888.

— (5) Curage. — Elargissement. — Préfet. — Excès de pouvoir. — (*Sieur Berger.*) — Le préfet et le ministre ne peuvent pas sans excès de pouvoir imposer à un riverain l'élargissement et l'approfondissement d'une dérivation artificielle servant d'émissaire à une rivière non navigable et flottable. — Le préfet ne peut qu'ordonner le curage à vieux fonds et à vieux bords. (*C. d'Et.*), 315.

— (6) Curage. — Contravention à un arrêté municipal. — Motifs insuffisants. — Canal. — Droit de propriété de l'Etat. — Jugement. — Renseignements pris en dehors de l'audience. — (*Sieur Chanzy et dame Peyrard.*) — 1° Est insuffisamment motivé le jugement du tribunal de simple police qui acquitte le prévenu, cité par contravention à un arrêté municipal sur le curage d'un canal, sans déterminer la nature de ce canal et par ce motif que, ledit canal étant la propriété de l'Etat, le curage n'en pouvait être légalement imposé aux riverains; — 2° Viole les articles 153 et 154 du Code d'instruction criminelle le juge de police qui, pour affirmer le droit de propriété de l'Etat sur un canal dont un arrêté municipal prescrit le curage, s'appuie exclusivement sur des renseignements personnels obtenus en dehors de l'audience et qui n'ont pas pu être discutés. (*C. de cass.*), 836.

— (7) Taxe de curage. — (*Sieur Toulet.*) Décide que les travaux ayant été exécutés d'office avant qu'il fût intervenu, conformément au décret constitutif du syndicat, un arrêté préfectoral ordonnant l'exécution d'office des travaux il y avait lieu d'accorder à un propriétaire intéressé aux travaux décharge de la taxe à lui réclamée. (*C. d'Et.*), 345.

— (8) Moulins. — Existence légale. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation. — Diminution de force motrice. — (*Sieur et dame Dezeaux contre Société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.*) — Si l'usinier fondé en titre a le droit d'accroître la force motrice utile de son usine par des modifications apportées, même sans autorisation, au mécanisme intérieur et extérieur de ladite usine, il ne saurait rien changer aux ouvrages régulateurs de la retenue. — En conséquence, si, contrairement à cette prohibition, l'usinier a accru la force motrice de son usine, en élevant de 1m,38 à 1m,87 la hauteur de chute de celle-ci, il ne doit être tenu aucun compte de cet accroissement illégal de force motrice, dans l'appréciation de ses droits à indemnité. (*C. d'Et*), 465.

— (9) Pouvoir de police de l'administration. — Travaux exécutés d'office. — Remboursement. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*Sieur Nau.*) — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de la demande en remboursement du montant de travaux exécutés d'office sur la propriété d'un riverain, par le préfet, en vertu de son droit de police, et recouvré non en vertu d'un rôle nominatif comme en matière de contributions directes, mais d'un état rendu exécutoire. (*C. d'Et.*), 22.

— (10) Pouvoir de police des préfets : Excès de pouvoir. — (*Sieur Pommerol.*) — L'arrêté par lequel le préfet règle la prise d'eau que possède un propriétaire sur un cours d'eau, sur la demande unique d'un riverain, et dans l'intérêt exclusif de celui-ci, est entaché d'excès de pouvoir, si le barrage dont il s'agit ne peut, à raison de la situation des lieux, causer d'inondation sur la propriété riveraine. — Le préfet, en intervenant dans des contestations d'ordre privé, a fait usage de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés (Pommerol, 1re esp.). — L'arrêté par lequel le préfet ordonne l'exécution de travaux de curage d'un cours d'eau et la mise à sec de la rivière,

D

DÉCOMPTE (*suite*) : des travaux. Non recevabilité d'une demande d'indemnité. — Travail compris dans un autre. — Etalement de maçonnerie : non-lieu à l'allocation d'une plus-value : il a été tenu compte de cette sujétion dans le prix de démolition de ces maçonneries ; — la reprise des anciennes maçonneries et la reconstruction des parties démolies de mur comprenant le grattage à vif des joints et la fourniture du mortier nécessaire pour lier la nouvelle maçonnerie à l'ancienne : non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix pour les mains-d'œuvre et fournitures. (*C. d'Et.*), 172

— (6) Chemins de fer. — Décompte. — Procédure. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Marchetti.*) — Dommages à l'entrepreneur. — Force majeure. — Orages ayant bouleversé les chantiers ; événement de force majeure. Indemnité due à l'entrepreneur. — Prix nouveau de pose de voie fixé en tenant compte d'une erreur de calcul et des retranchements d'un élément correspondant à certaines avaries du matériel pour lesquels une indemnité a déjà été allouée à l'entrepreneur. — Procédure. — Demande d'expertise pour vérifier si des orages qui ont bouleversé les chantiers de l'entrepreneur avaient le caractère d'événement de force majeure. Rejet : cette mesure ne peut être plus utilement ordonnée. — *Ultra petita.* — Rejet : le conseil de préfecture, en n'indiquant pas le total des sommes à déduire du décompte, n'a pas dans son dispositif excepté de cette imputation l'indemnité touchée par l'entrepreneur pour divers dommages. (*C. d'Et.*), 13.

— (7) Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1886. — (*Sieur Quiennec.*) — Art. 41. — Réclamations — contenues dans des notes antérieures à l'acceptation du décompte et auxquelles l'entrepreneur s'est référé en signant une acceptation sous réserve : recevabilité — non contenues dans ces notes représentées près de vingt jours après la signature du décompte : non-recevabilité. —Non-recevabilité — après le délai de vingt jours de l'acceptation du décompte — de réclamations distinctes et nouvelles fondées sur des circonstances signalées en temps utile, mais seulement comme élément d'un dommage déterminé. — Délais. — Article 98 du devis. Difficultés imprévues. Dureté exceptionnelle du rocher. Pas d'indemnité, par application du cahier des charges portant que les prix des terrassements sont fixés à forfaits et ne pourront être modifiés sous aucun prétexte. — Procédure. Conseil de préfecture. — Composition. Conseiller général. — Un arrêté du conseil de préfecture ayant régulièrement appelé un conseiller général, au début d'une instance, à compléter le conseil, il n'est pas nécessaire que l'arrêté rendu ultérieurement sur l'instance indique le motif de l'adjonction de ce conseiller général. — Retard dans la livraison des terrains Refus d'indemnité ; aucune négligence n'est imputable à l'administration ; le cahier des charges stipule que l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité de ce chef et celui-ci ne justifie d'ailleurs pas d'un préjudice. (*C. d'Et.*), 49.

— (8) Chemins de fer. — Ligne d'Avallon à Nuits-sous-Ravières. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre faillite Billard.*) — Déblais. — Chemin de fer. Devis. Art. 98. — Prix moyen forfaitaire ; pas de sujétions nouvelles ; application du prix prévu au bordereau. — Ouvrage non prévu au projet, fixation d'un prix nouveau. — Ordre écrit. — Maçonnerie d'une qualité supérieure à celle prévue au devis. Absence d'ordre de service. Rejet. — Procédure. — Supplément d'expertise refusé par le conseil de préfecture ; expertise non obligatoire : affaire en état. Jugement. Régularité. — Résiliation. — Non-indemnité. — Lorsque l'entrepreneur a sollicité lui-même la résiliation, et que l'administration a accueilli sa demande en prononçant la résiliation pure et simple, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander une indemnité pour manque à gagner. (*C. d'Et.*), 66.

— (9) Chemin de fer. — Ligne de Moux à Cannes. — Décompte. — (*Sieur Frayssinet.*) — Art. 28. Force majeure. — Ne constituent pas des cas de force majeure susceptibles de donner droit à indemnité : des pluies torrentielles, la fonte des neiges, des cas isolés de choléra. — Art. 32. — Travaux retranchés du marché ; indemnité pour manque à gagner calculée, non d'après les prévisions du marché, mais d'après les quantités de travaux réelle-

DÉCOMPTE (*suite*) : l'adjudication, s'assurer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf. le rocher au pic, à la pince ou à la mine. Les réclamations présentées ultérieurement à ce sujet seront rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors ou qu'ils auraient été inachevés. — Procédure. — Recours sommaire. — Mémoire ampliatif. Délai. — Lorsqu'un mémoire ampliatif destiné à compléter un recours sommaire présenté dans le délai de deux mois à compter de la notification de l'arrêté attaqué, a été produit après l'expiration dudit délai de deux mois, il ne doit pas être écarté comme produit tardivement. — Chose jugée. — Un arrêté passé en force de chose jugée, dans lequel le conseil de préfecture se borne à ordonner une expertise à l'effet de rechercher si des sondages avaient été suffisants et si des difficultés imprévues s'étaient rencontrées dans l'extraction de déblais, n'entraîne pas reconnaissance au profit de l'entrepreneur d'un droit à la revision du prix de ces déblais. (*C. d'Et.*), 227.

— (12) Chemins de fer. — Décompte. — (*Héritiers Saudino.*) — Art. 39. — Lorsque le conseil de préfecture est saisi de demandes d'indemnité par l'entrepreneur sortant, et que le nouvel entrepreneur substitué a refusé de signer les attachements relatifs aux travaux litigieux, le fait qu'il n'aurait pas déduit ses motifs dans le délai de l'article 39, n'est pas de nature à entraîner la déchéance de sa réclamation. — Carrières (substitution de) sur la demande de l'entrepreneur, fixation d'un prix nouveau pour les pierres extraites, accepté par ceux-ci. Rejet d'une demande d'indemnité. — Déblais en tunnel. Insuffisance de boisage, ayant occasionné de la gêne et des retards : indemnité due. — Fausses manœuvres et retard imputables aux entrepreneurs qui ne se sont pas conformés aux ordres réitérés des ingénieurs (Rejet). — Interruption des travaux. — Lorsque, par une convention dûment approuvée, un entrepreneur nouveau a accepté de continuer l'entreprise arrêtée, aux conditions du marché primitif, et telle qu'elle se comportait, il ne saurait réclamer d'indemnité à raison de l'interruption des travaux et d'autres faits antérieurs à sa prise de possession des chantiers. — Sujétions. — Expertise impossible, règlement du décompte. — Lorsque, à raison du long temps qui s'est écoulé entre l'exécution des travaux litigieux et la date du règlement définitif, une expertise ne saurait être utilement ordonnée, le juge du marché peut, à l'aide des éléments de l'instruction, allouer à l'entrepreneur une indemnité en bloc pour tenir compte des sujétions imprévues rencontrées dans les travaux. (*C. d'Et.*), 237.

— (13) Chemin de fer de Vichy à Ambert. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (***Ministre des travaux publics contre sieur Jouishomme.***) — Art 28. — Crues d'une rivière ayant désorganisé les chantiers. — Événement de force majeure. Indemnité allouée. Rejet d'une objection tirée de ce qu'à la grève unique indiquée aux projets, l'entrepreneur aurait été autorisé à substituer deux grèves : celles-ci se trouvaient au point de vue de la submersion dans des conditions équivalentes. — Art. 30. — Voy. Prix nouveaux. — Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers dans la masse de certains ouvrages. Fait porté à la connaissance des ingénieurs par l'entrepreneur aussitôt qu'il a été instruit de cet augmentation. Prix nouveaux. — Art. 49. — Retard dans le payement des acomptes. — Avances de fonds faites par l'entrepreneur pour la continuation des travaux, alors qu'il avait demandé la résiliation à laquelle il avait droit, étant donné l'état des travaux, et qu'il n'a continué les travaux que sous la menace de l'administration d'y être contraint par tous les moyens mis par le cahier des charges à la disposition de celle-ci et sur l'assurance que tous ses droits étaient réservés. Remboursement des intérêts de ces avances accordé à l'entrepreneur. — Déblais rendus plus onéreux par suite de changements dans les profils des tranchées : non-lieu à plus-value par application du devis. — Location d'une pompe par l'administration à l'entrepreneur pour des travaux étrangers à l'entreprise. Prix de location alloué à l'entrepreneur. Fixation de ce prix. — Mesurage des enrochements et des moellons au poids : application d'une clause formelle du devis. — Privation d'industrie et dé-

préciation de matériel par suite de retards dans le règlement du décompte et dans le payement du solde : non-lieu à une indemnité spéciale : le solde porte intérêts trois mois après la réception définitive et, d'autre part, l'entrepreneur a eu, à partir de la réception définitive, la libre disposition de son industrie et de son matériel. — Prix. — Déblais d'emprunt employés dans l'exécution des ouvrages et rémunérés par les prix de ces ouvrages; non-lieu au payement à part de ces déblais dans le décompte. — Prix nouveaux. — Continuation des travaux par l'entrepreneur, sur la demande de l'administration, alors qu'il avait réclamé la résiliation du marché, à laquelle il avait droit, la masse des travaux exécutés ayant dépassé un sixième en sus du montant de l'entreprise. Allocation du prix nouveaux pour les travaux exécutés postérieurement à la demande de résiliation. Fixation de ces prix en adoptant ceux de l'adjudication, mais sans rabais et avec une majoration pour tenir compte de l'augmentation, survenue dans la main-d'œuvre et dans le prix des matériaux — Substitution de matériaux autorisée sous certaines conditions non remplies : autorisation retirée et enlèvement ordonné; pas d'indemnité. — Transports de déblais rendus plus onéreux, par la perturbation apportée aux chantiers à la suite de modifications au mouvement des terres. Pas d'indemnité : l'éventualité de ce fait était prévue dans le prix forfaitaire. (*C. d'Et.*), 251.

— (14) Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Gorce*) — Attachements. — A défaut d'attachements réguliers le cube des déblais est fixé par les cotes relevées en cours d'exécution et les constatations des experts. — Mise en régie prononcée par le préfet sur le refus de l'entrepreneur de mettre des travaux non terminés en état de réception provisoire : régularité. — Pont provisoire. — Décidé, par application du cahier des charges, que les frais de construction devaient en être supportés par l'entrepreneur, bien qu'un attachement ait été pris à raison de ce travail et que le prix en ait été porté dans des décomptes mensuels. — Réclamations. — Délai. — Changement dans le mouvement des terres; absence de notification à l'entrepreneur de l'avant-métré rectificatif : recevabilité de la réclamation formée seulement en fin d'entreprise. (*C. d'Et.*), 270.

— (15) Chemin de fer. — Ligne de Firminy à Annonay. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Magniet et Cussy.*) — Art. 23. — Substitution aux moellons de déblais prévus pour certaines maçonneries de carrière, malgré les ordres des ingénieurs ; allocation du prix afférent aux moellons prévus. — Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers de plusieurs natures d'ouvrages. — Pas d'indemnité; — les prix alloués rémunèrent suffisamment les travaux exécutés en sus des prévisions du devis; — il n'a été ordonné en cours d'exécution des travaux aucun changement pouvant avoir pour effet de modifier l'importance respective de certains ouvrages. — Déblais d'une dureté supérieure à celle annoncée par les sondages. — Prix des déblais fixé à forfait; tracé non modifié; refus d'un prix nouveau. — Déblais exceptionnels. — Décidé, par application du cahier des charges, que le prix prévu par ces déblais était inapplicable à ceux sur lesquels porte la contestation, ces déblais ayant été exécutés sans ordre des ingénieurs et en dehors du profil type, encore bien qu'il en ait été pris attachement et qu'ils aient figuré sur les états de situation. — Plus-values et sujétions. — Façon plus soignée que celle prévue exigée pour certaines maçonneries; supplément de prix. — Retard dans la livraison des terrains, n'ayant pas entravé l'organisation normale des chantiers; pas d'indemnité. — Perrés plus onéreux que ceux prévus; indemnité accordée. — Ordre d'adoucir la pente des talus de tranchées donné à un moment où les tranchées étaient presque achevées suivant les profils types et ayant nécessité de véritables recoupes des tranchées. Plus-value allouée. — Extraction de déblais dans un tunnel rendue difficile par la rencontre de sources; sujétion prévue au marché; du reste, pas de difficulté exceptionnelle, étant donné la nature de l'ouvrage; pas d'indemnité. — Travail accessoire compris dans le prix du

sans réserves pour l'entrepreneur. — Rejet : les attachements ne contiennent rien qui soit contraire à la prétention actuelle de l'entrepreneur. — Carrières. — Exploitation restreinte à une seule des carrières prévues au devis, sans qu'il y ait eu nécessité reconnue ou ordre de service : pas d'indemnité due à l'entrepreneur. — Déblais. — Des déblais, prévus comme dragages sous l'eau ayant été exécutés à sec par suite de travaux d'épuisements faits par l'entrepreneur, celui-ci ne peut pas réclamer un supplément de prix à raison de ces travaux d'épuisements. — Déblais payés comme déblais ordinaires et non déblais d'emprunt, l'entrepreneur n'ayant pas satisfait à l'obligation imposée par le cahier des charges, de ne jamais attaquer une fouille d'emprunt avant que le relief du sol ait été relevé. — Difficultés exceptionnelles. Prix supplémentaires demandé; rejet : l'entrepreneur n'a pas fait constater ces difficultés au cours des travaux. — Dragages. — Les produits de dragages préparatoires, non payés d'après le cahier des charges, ayant été employés pour remblais, il y a lieu d'allouer de ce chef une rémunération à l'entrepreneur. — Expertise. — Frais mis en entier à la charge de l'Etat, l'expertise ayant été rendue nécessaire par l'insuffisance des offres de l'administration — Force majeure. — Crues. — Décidé que les crues de la Loire avaient eu le caractère d'événement de force majeure; allocation à l'entrepreneur d'une indemnité pour les dommages causées — Ordre écrit. Changements onéreux apportés aux travaux prévus au devis. — Pas d'indemnité due à l'entrepreneur : il ne justifie pas que ces changements aient été prescrits par un ordre de service. — Parements vus. — Décidé par application du cahier des charges que les parties planes des parements vus devaient être payées aux même prix que les surfaces courbes. — Procédure. Conseil d'Etat. — Caractère préparatoire. — Ne peut être attaqué directement, à raison de son caractère préparatoire, la disposition d'un arrêté du conseil de préfecture prescrivant une nouvelle expertise sur certains points. — Sujétion résultant — de l'augmentation du cube des emprunts prévus par suite de l'inexécution de certains déblais; de l'obligation d'enlever des terres au moyen de jets de pelle pour les charger ensuite dans des tombereaux; indemnité due. — Travail compris dans un autre. — Reprise de sables provenant de dragages et destinés à être utilisés pour des maçonneries. Pas de prix spécial : les prix prévus au bordereau comprennent à la fois la fourniture et l'emploi du sable. — Travaux imprévus. — Emprunt de terres, prévu au devis, mais exécuté, sous l'ordre de l'administration, dans des conditions spéciales : allocation d'un prix nouveau comme pour travail imprévu. (*C. d'Et.*), 470.

— (20) Chemins de fer. — Décompte. (*Ministre des travaux publics contre sieur Cerveau et dame Palharey.*) — Recours. Délai. — La simple transmission de l'arrêté du conseil de préfecture à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département effectuée par les soins du préfet, ne fait pas courir le délai du pourvoi à l'égard du ministre. — Le délai ne court qu'à dater de la notification de l'arrêté par une partie ou l'autre. — Art. 40. — Intérêts du solde des trois mois après la réception définitive. — Sable. — Insuffisance de la carrière prévue, nécessité de recourir à une carrière plus éloignée des chantiers : indemnité allouée. — Ordre écrit. Sujétions ne provenant ni de l'insuffisance des carrières prévues, ni d'un ordre écrit; mais d'un acte volontaire de l'entrepreneur : pas d'indemnité. (*C. d'Et.*), 549.

— (21) Chemin de fer. — Décompte. — Ligne de Vendes à Mauriac. — (*Sieur Peyroche*) — Réclamation. — Délai. — Art. 113 du devis. — Réclamation contre les conséquences d'un ordre prescrivant en cours d'exécution une substitution de matériaux formée plus de cinq jours après la notification de cet ordre de service. Non-recevabilité. Rejet d'une objection tirée de ce que les ingénieurs auraient discuté la réclamation au fond. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions orales. — Lorsqu'au cours des débats oraux, et après la clôture de l'instruction écrite, une des parties soulève un moyen nouveau, le conseil de préfecture ne peut pas l'accueillir sans ordonner un supplément d'instruction. Arrêté annulé. Évocation. (*C. d'Et.*), 729.

DÉCOMPTE (*suite*) : carrières situées à une plus grande distance que celles indiquées au cahier des charges. Demande d'indemnité. Rejet : les carrières indiquées étaient suffisantes. — Cautionnement. — Demande en restitution ; rejet, l'entrepreneur restant débiteur envers l'Etat d'une somme supérieure au montant de son cautionnement. — Difficultés imprévues. — Difficultés prétendues imprévues dans les travaux de relevage de la voie. Demande d'indemnité. Rejet : il n'a pas été rencontré de difficultés excédant celles qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication des travaux. — Ordre de service. — Exécution des travaux contraire au marché sans ordre de service ; réfection conforme au marché sans indemnité. — Sujétions. — Sujétions résultant de ce que l'entrepreneur n'ayant pas, contrairement aux prévisions du devis, trouvé du ballast dans la carrière indiquée, il a dû continuer la pose de la voie sur la plate-forme jusqu'à l'extrémité de la section qu'il devait ballaster et a dû se servir de cette voie provisoire non ballastée pour le transport de la presque totalité du matériel Demande d'indemnité. Rejet, l'entrepreneur pouvait trouver dans l'ensemble des ballastières indiquées au devis des matériaux nécessaires à son entreprise ; d'ailleurs, il devait se rendre compte, avant de soumissionner, de la richesse et de la facilité d'exploitation des ballastières prévues ; enfin, il est demeuré libre d'établir au mieux de ses intérêts ses chantiers d'exploitation, de pose de voie et de ballastage. — Travail compris dans un autre. — Les relevages supplémentaires nécessaires pour mettre la voie à sa hauteur définitive sont compris par le cahier des charges parmi les mains-d'œuvre prévues à la charge de l'entrepreneur. — Retards dans la livraison de la ligne : indemnité réclamée par l'administration. Retard dans la remise du matériel roulant, ayant empêché l'entrepreneur d'exécuter immédiatement les travaux de l'entreprise ; indemnité réclamée par l'entrepreneur. Rejet des conclusions des deux parties, les dommages éprouvés par chacune d'elles se compensent. (*C. d'Et.*), 894.

— (26) Travaux publics. — Décompte. — Dépenses dépassant les crédits ouverts provenant uniquement des erreurs ou omissions du devis ; commune condamnée au payement. — (*Commune de Thoureil contre sieur Fournier*). — Réception définitive prononcée malgré l'existence de quelques malfaçons sans importance. (*C d'Et.*), 164.

— (27) Dragages. — Décompte. — Amélioration de la navigation de la Sarthe. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lebas et Jacquot.*) — Art. 29. — Déblais imprévus. — Allocation d'une indemnité pour extraction de jalle ou argile compacte, non prévue au devis. — Montant de l'indemnité fixée arbitrairement en l'absence de documents permettant une appréciation rigoureuse. — Art. 49. — Intérêts des sommes dues aux entrepreneurs alloués à compter de l'expiration des trois mois qui ont suivi la réception définitive des travaux. (*C. d'Et.*), 149.

— (28) Eglise.—Fabrique.— Décompte. — (*Sieur Rous.*) — Approvisionnements faits par l'entrepreneur par suite d'un ordre de la fabrique : prix des matériaux soumis au rabais, mais augmentés du bénéfice de l'entrepreneur. — Approvisionnements avariés par la faute de l'entrepreneur : partage de responsabilité. — Intérêts alloués nonobstant quelques imperfections de détail des travaux : ils étaient en état de réception définitive. — Contradiction entre les pièces du marché. — Bordereau des prix et devis estimatif. — Jointoiements non prévus au devis, indiqués dans une note annexée au devis estimatif, mais non compris au bordereau dans les éléments du prix de la maçonnerie : prix nouveau. — Malfaçons. — Retenue faite à l'entrepreneur : régularité. — Réclamation. — Procédure. — Acquiescement prétendu. — L'entrepreneur qui a touché pour solde définitif les sommes qui lui étaient allouées par le conseil de préfecture ne s'est pas rendu non-recevable à interjeter appel de cette décision, s'il a réservé, par une lettre adressée au préfet le même jour, son droit de se pourvoir. — Tierce expertise. — Aucune disposition de loi n'exige que les parties soient mises en demeure d'assister à la tierce expertise : en fait elles ont été convoquées à une visite faite sur les lieux. — Grief abandonné devant le conseil de préfecture : non-recevabilité en appel. — Substitution d'une pierre

DÉCOMPTE (*suite*) :
égard à la dureté du roc rencontré.— Dommages aux propriétés riveraines. — L'entrepreneur n'a pas un recours contre l'Etat pour le recouvrement des indemnités payées par lui aux propriétaires riverains à raison des dommages résultant de l'exécution des travaux. — Matériaux à l'Etat. — L'entrepreneur, qui emploie des matériaux à l'Etat, n'a pas droit au remboursement des frais occasionnés par le triage et la conservation de ces matériaux. — Modification prétendue du tracé du tracé du chemin par l'administration, en cours d'entreprise. Pas d'indemnité : le marché ne spécifiait pas l'importance des ouvrages à exécuter, mais obligeait simplement l'entrepreneur à effectuer tous les travaux qui lui seraient ordonnés pour la construction d'un chemin d'accès. — Réclamation contre un ordre de service, prescrivant une substitution de matériaux, formulée après le délai de cinq jours : non-recevabilité. — Régalage. Absence de justification par l'entrepreneur de la nécessilé de cette opération ou d'un ordre lui prescrivant de l'exécuter : pas d'allocation de prix. (*C. d'Et.*), 901.

— (32) Génie. — Décompte. — Casernes d'artillerie. — Devis général du 7 mai 1857. —(*Ministre de la guerre contre sieur Silvestre.*) — Art 23. Frais d'échafaudage : ils sont à la charge de l'entrepreneur. — Art. 59. Délai. — Réclamations formées — moins de six mois après la clôture des comptes de l'exercice : non-recevabilité. — Objections tirées de ce que les règlements annuels auraient un caractère provisoire par suite du chevauchement des travaux d'un exercice sur l'autre, de nombreuses erreurs ou omissions et de l'admission fréquente de réclamation après l'expiration des délais. Rejet : les règlements annuels, qualifiés définitifs, ont été signés sans réserve par l'entrepreneur; — les chevauchements de travaux d'un exercice sur l'autre résulte nécessairement de la nature du marché; — les erreurs ou omissions, rectifiées aux comptes des exercices postérieurs, ne portent pas atteinte aux droits de l'entrepreneur au point de vue des délais de réclamation; — l'admission par le chef du génie de quelques réclamations tardives n'enlève pas au ministre le droit d'opposer la déchéance semestrielle.— Cintres. — Prix spécial alloué en dehors du prix de la maçonnerie, par application du cahier des charges et malgré la stipulation contraire insérée par le génie dans un document non communiqué à l'entrepreneur avant son acceptation. — Malfaçon imputable à l'entrepreneur : réparation à la charge de ce dernier. — Modifications dans le système de cintrage prévu; plus grande simplicité : réduction du prix prévu. — Pierres cassées. Prix spécial dû pour le cassage, en dehors du prix des moellons brut. — Prix nouveau librement accepté par écrit par l'entrepreneur; application de ce prix : régularité. — Scellement de pièces de charpente effectués après la construction des murs dans lesquels ces pièces sont engagées : prix dû par application du cahier des charges. — Sujétion résultant d'ordres écrits prescrivant à l'entrepreneur — d'effectuer en briques polies le parement des cheminées : indemnité due; — de confectionner un lit de pose arasé : indemnité due et calculée d'après la dimension prescrite pour les pierres par l'ordre écrit et non d'après celle adoptée par l'entrepreneur. — Ordres réguliers non produits : pas d'indemnité due. — Travail compris dans un autre. — Le prix de la couverture; — les frais d'échaufadage sont compris dans le prix des enduits. (*C. d'Et.*), 309.

— (33) Génie. — Décompte. — Fort de Sainghin-en-Mélantois. —(*Ministre de la guerre contre sieur Pechwerty.* — Art. 31. — Refus de l'administration de prêter à l'entrepreneur des terrains pour y extraire de l'argile à brique dans le voisinage de l'ouvrage. Pas d'indemnité : l'Etat n'avait pris aucune obligation à cet égard. — Art. 33, § 3. — Non-recevabilité d'une réclamation contre un ordre du service, non formulée dans un délai de cinq jours. — Art. 42. — Travaux faits à l'économie pour le compte de l'Etat et non pour le compte d'autres entrepreneurs, applicable du prix du bordereau. Régularité. — Procédure. — Arrêté interlocutoire attaqué en même temps que l'arrêté principal. Recevabilité. (*C. d'Et*), 317.

— (34) Génie maritime. — Décompte. — Port de Lorient. — Clauses et conditions générales du 29 juin 1857. —

Décompte (*suite*) :
de la marine contre sieur Rateau.) — Art. 26. — Augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités portées au devis. Pas de droit à indemnité; droit seulement à la résiliation. — Art. 32 : les prix du marché comprennent la façon, la pose et la mise en place. — Intérêts. — En l'absence de toute disposition du marché faisant courir les intérêts de plein droit au profit de l'entrepreneur trois mois après la réception définitive, ils ne sont dus qu'à partir de la demande faite en justice. — Capitalisation des intérêts ordonnée par le conseil de préfecture spécifier les conditions de cette capitalisation; arrêté annulé sur ce point. — Rabais d'adjudication. — Ne doit pas être appliqué à la rémunération des travaux dont le prix, non prévu au bordereau, ne peut pas être déterminé d'après les seuls éléments empruntés à cette pièce et à dû être fixé par les experts d'après les usages du pays. — Retards dans l'achèvement des travaux imputables dans une certaine mesure à l'entrepreneur et pour la majeure partie à l'administration : compensation jusqu'à due concurrence et allocation d'une indemnité à l'entrepreneur. — Retard dans la réception des travaux imputable à l'administration : Indemnité allouée à l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 489.

— (39) Travaux d'achèvement du bassin à flot de Saint-Brieuc. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Roujon, Niel et Réglain.*) — Art. 18. — Échafaudages spéciaux reconnus nécessaires et construits avec le concours et l'assentiment des ingénieurs : ils ne rentrent pas dans la catégorie des apparaux courants, qui, d'après l'article 18 des clauses et conditions générales, sont à la charge des entrepreneurs; indemnité due à ces derniers. — Art. 32. Quantités d'ouvrages exécutés prétendues inférieures de plus d'un tiers aux prévisions du détail estimatif. Rejet : les travaux ont été fait conformément aux prescriptions du devis sans aucune suppression. — Art. 41. — Acceptation sans réserve d'un décompte définitif partiel : non-recevabilité des réclamations ultérieures contre ce décompte. — Art. 49. — Intérêts. — Une demande en justice n'est pas nécessaire pour faire courir les intérêts des sommes dues aux entrepreneurs. — Ils courent de plein droit trois mois après la réception définitive des travaux. — Carrières. — Moellons ayant donné, à la taille, des déchets plus considérables que les prévisions : pas d'indemnité, les entrepreneurs ont demandé certaines tolérances qui leur ont été accordées, et d'ailleurs l'importance des déchets non constatée ne peut être actuellemunt vérifiée. — Déblais mis en dépôt et repris par suite d'une organisation vicieuse des travaux : pas d'indemnité. — Honoraires d'experts. — Intérêts alloués à compter de la demande en justice. — Imprévisions au sujet de la nature de l'argile à employer. Pas d'indemnité : ces imprévisions n'ayant pas été constatées au cours des travaux, il est actuellement impossible d'apprécier s'il y a eu préjudice. — Mortier. — Quantités de mortier prévues au devis dépassées, non par suite de gaspillage, mais par suite de modifications nécessaires apportées à l'exécution des travaux primitivement prévus : payement aux entrepreneurs du mortier employé. — Nombre d'ouvriers. — Ordre de service prescrivant aux entrepreneurs d'avoir un nombre d'ouvriers hors de proportion avec l'importance des travaux : indemnité accordée de ce chef. — Perte de bénéfice résultant de l'inexécution d'une certaine quantité de corrois : indemnité fixée à 10 p. 100 du prix du mètre cube des corrois non exécutés. — Pont de service. — Pas d'indemnité : l'établissement de ce pont était à la charge des entrepreneurs. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Qualité pour représenter l'Etat. — Le conseil de préfecture ne doit pas faire état des conclusions prises par les ingénieurs des ponts et chaussées, mais non signées par le préfet. — Travail compris dans un autre. — Régalage et pilonnage des déblais compris dans le prix prévu des déblais envoyés en remblai — Sujétions non établies. (*C. d'Et.*), 155.

2° *Travaux publics communaux.*

— (1) Abattoirs. — Décompte. — (*Sieur Rome contre ville d'Issoire.*) — Mise en régie. — Formalités — Décidé qu'il appartenait au préfet, conformément au cahier des charges, de prononcer la régie. — Décidé qu'aux termes du

cahier des charges le délai de dix jours entre la mise en demeure et la mise en régie a pu être réduit à deux jours, vu l'urgence. — Refus de l'entrepreneur de se conformer aux dispositions du cahier des charges et aux ordres de service de l'architecte; mise en régie justifiée. — Une lettre par laquelle l'architecte prévient l'entrepreneur que le décompte de son entreprise est à sa disposition au greffe du conseil de préfecture, sans aucune indication sur les dispositions du décompte, ne saurait tenir lieu de la présentation prescrite par le cahier des charges; en conséquence, cette lettre n'a pu faire courir le délai imparti à l'entrepreneur pour présenter ses observations. (*C. d'Et.*), 139.

— (2) Adduction d'eaux potables. — Décompte. — Puits. — Forage. — (*Sieur Schweitzer.*) — Cautionnement et dixième de garantie. Remboursement dû au jour de la réception définitive des travaux. — Frais d'expertise mis en entier à la charge de la ville, qui n'a fait aucune offre, encore bien que l'entrepreneur n'ait pas complètement obtenu gain de cause. — Intérêts du cautionnement et de la retenue de garantie. Fixation du point de départ au jour de la réception définitive. — Malfaçons rendant plus coûteux le nettoyage du radier d'un souterrain. Indemnité due par l'entrepreneur.—Profondeur insuffisante dans la pose des tuyaux due à la nature des terrains rencontrés. Pas de responsabilité de l'entrepreneur. — Réception définitive des travaux fixée à l'expiration du délai d'un an à compter de la réception provisoire : celle-ci a été faite sans réserves et il ne s'est révélé pendant le délai de garantie que des imperfections de délai. — Retards. — Achèvement des travaux après le délai fixé par le cahier des charges. Pas de responsabilité de l'entrepreneur : le délai fixé était insuffisant.—Sujétions. — Dégagements d'acide carbonique ayant rendu plus onéreux les travaux de percement d'un souterrain par suite de l'obligation imposée à l'entrepreneur de ne pas faire suivre les opérations de forage de revêtements de maçonnerie : indemnité due. — Travaux non prévus au devis (creusement d'un puits destiné à activer les travaux d'un souterrain), mais reconnus nécessaires : prix dû à l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 349.

— (3) Canal — Décompte. — Acceptation. — (*Sieur Passemard contre commune de Martigues.*)— Non-recevabilité d'une demande tendant à la revision au fond d'un décompte accepté par l'entrepreneur préalablement à la résiliation de son entreprise. (*C. d'Et.*), 883

— (4) Collège. — Décompte. — (*Ville de La Réole.*) — Intérêts du solde du décompte alloués à l'entrepreneur à compter du jour de sa demande formée postérieurement à la date de la réception définitive, sans qu'il y ait lieu de déduire du chiffre du décompte une somme représentant des travaux achevés au cours de l'année de la réception définitive du moment qu'il n'est pas établi que ces travaux aient été terminés postérieurement à la date de ladite réception. — Réception provisoire fixée à une époque où l'ensemble des travaux étaient achevés, bien que quelques travaux de peu d'importance restassent inachevés. — Retard dans le remboursement du cautionnement. — Différence entre le taux des intérêts servis à l'entrepreneur par la caisse des dépôts et consignations et celui de l'intérêt légal à 5 p. 100 allouée à partir du jour où la restitution du cautionnement étant due, le remboursement a été demandé, jusqu'au jour du remboursement. — Retard dans la délivrance à l'entrepreneur d'un alignement nécessaire pour effectuer les travaux. Indemnité allouée. — Retard dans le payement du solde : responsabilité de l'architecte. — Décidé qu'un arrêté, passé en force de chose jugée, ayant définitivement prononcé la responsabilité de l'architecte vis-à-vis du maître de l'ouvrage et ayant décidé que les travaux devaient être considérés comme reçus vis-à-vis de l'entrepreneur, le retard apporté par le maître de l'ouvrage dans le payement du solde et le remboursement du cautionnement ne saurait être imputé à l'architecte et que dès lors ledit architecte n'avait pas à garantir le maître de l'ouvrage du payement des intérêts alloués à l'entrepreneur à raison de ce retard. — Procédure. — *Ultra petita.* — Le conseil de préfecture qui prononce la résiliation de l'entreprise peut comme conséquence sans *ultra petita*, en présence du désaccord des

les tribunaux civils l'ont obligé de payer à son locataire, les intérêts de cette indemnité et les dépens de l'instance judiciaire. — Conclusion du propriétaire tendant à ce qu'il lui soit donné acte de réserves faites en ce qui touche l'atteinte portée à la solidité de l'immeuble. Rejet : l'inondation n'a pas compromis la solidité des constructions. (*C. d'Et.*), 902.

— (19) Enclave. Passage. — Garantie. — Dommages. — Compétence. — Conflit. — (*Sieur Redor contre sieur Hervé et l'Etat.*) — Lorsqu'un propriétaire soutient que, par suite de la création d'un travail public, sa parcelle s'est trouvée enclavée, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de dire s'il y a enclave et si le passage doit s'effectuer sur un terrain domanial ou sur celui d'un particulier. — Mais l'autorité judiciaire n'a pas pu, sous prétexte que l'action en garantie contre l'Etat était l'accessoire de la question principale, se déclarer compétente pour statuer sur l'indemnité qui pourrait être due par l'Etat au cas où il serait reconnu que, par suite du travail public, le passage doit s'exercer sur la parcelle d'un voisin. — Il s'agit d'un dommage et l'action en garantie quand elle s'exerce contre l'Etat n'est pas nécessairement soumise à la même juridiction que l'action principale. — Procédure des conflits. — Le préfet agissant comme puissance publique n'a pas pu, à raison du rejet de son déclinatoire, être condamné aux dépens. (*T. des confl.*), 279.

— (20) Etablissement défectueux d'appareils à gaz. — Ecole nationale. — Compétence. — Conflit. — (*Sieur Losser.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur le dommage causé par l'installation défectueuse d'appareils à gaz dans un bâtiment affecté à un service public et il peut, à cette occasion, prononcer sur les responsabilités qui résulteraient de l'absence de précautions imputée par l'administration. (*T. des confl.*), 352.

— (21) Extraction de matériaux. — Carrière exploitée. — Privation d'industrie. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est contre sieur Marchal*). — Décidé que les terrains occupés dans le périmètre d'occupation devaient être considérés comme étant, à la date de l'arrêté, à l'état de carrière exploitée dans le sens de l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807 : à diverses époques des extractions de matériaux avaient été pratiquées et depuis longtemps ces extractions étaient un des produits importants de l'immeuble. Prix des matériaux extraits dû par l'entrepreneur. — Rejet d'une objection tirée de ce que la carrière n'aurait été régulièrement cédée au réclamant que postérieurement à l'arrêté d'occupation. — L'indemnité payée au fermier d'un propriétaire de carrière ne doit pas être imputée sur le montant de la somme due au propriétaire subséquent de cette carrière. — Aucun lien de droit n'existe entre ce dernier propriétaire et l'auteur du dommage. — Lorsque le terrain occupé n'avait reçu antérieurement à l'occupation aucune appropriation industrielle de la part de l'ancien propriétaire, le nouveau propriétaire, dont l'industrie consiste à exploiter les carrières situées dans ce terrain, n'est pas fondé à demander l'allocation d'une indemnité pour privation de bénéfice industriel. — Il ne saurait avoir des droits plus étendus que ceux de son cédant. (*C. d'Et.*), 38.

— (22) Génie. — Dommages. — (*Ministre de la guerre contre sieurs Pichard, Brun et autres.*) — Des extractions de sable ayant été opérées par le génie militaire sur le littoral, sans observation des prescriptions imposées par les arrêtés réglementaires en vue de la protection des propriétés riveraines, et les extractions ayant aggravé les dommages causés aux riverains par une tempête qui a eu le caractère de force majeure, il y a lieu de mettre une partie de l'indemnité à la charge de l'État. (*C. d'Et.*), 242.

— (23) Inondations causées par les travaux de l'Etat et de la ville. — Indemnité allouée en tenant compte de la vétusté et du défaut d'entretien de l'immeuble — (*Dame veuve Nancel et sieurs Nancel et Censier.*) — Procédure. — Qualité pour réclamer. — Le propriétaire actuel d'un immeuble auquel des travaux publics, antérieurs à son acquisition, ont causé un dommage, a qualité pour réclamer seul une indemnité si les précédents propriétaires qui détenaient nominativement l'immeuble lors des travaux sont intervenus devant le conseil de préfecture pour déclarer que la propriétaire actuelle avait seule droit à l'indemnité.

E

F

G

H

S

T

U

V

— (1) Dépôt ou abandon de matériaux. — (*Sieur Joseph-Marie Pietri.*) — L'une des conditions essentielles de la contravention prévue et réprimée par l'article 171, paragraphe 4, du Code pénal est que le dépôt ou l'abandon sans nécessité de matériaux ou d'objets quelconques ait eu lieu sur la voie publique. (*C. de cass.*), 88.

— (2) Dépôt de matériaux. — Excuse illégale. — (*Sieur Lapoutge.*) — La contravention de dépôt de matériaux sur la voie publique, lorsque la nécessité n'est pas constatée, ne peut être excusée par le motif que les matériaux ne gênaient pas la circulation. (*C. de cass.*), 826.

— (3) Dépôt de matériaux. — Nécessité. — Règlement préfectoral. — (*Sieur Tassel.*) — La légitimité de dépôt de matériaux sur la voie publique résultant uniquement de la nécessité, aux termes de l'article 471, n° 4 du Code pénal, ne peut dépendre d'aucune autorisation préfectorale ou municipale. (*C. de cass.*), 911.

— (4) Eclairage de matériaux pendant la nuit. — Excuse illégale. — (*Sieur Pietri.*) — Admet une excuse illégale le juge de simple police qui, pour relaxer un individu prévenu de n'avoir pas éclairé la nuit des matériaux abandonnés sur la voie publique, se fonde sur ce que, la lanterne précédemment placée près des matériaux ayant été volée, le contrevenant avait obtenu du maire l'autorisation d'y suppléer en utilisant à ses frais un réverbère municipal existant à peu de distance. (*C. de cass.*), 92.

— (5) Sentier. — Caractère public. — Motifs suffisants. — (*Sieur Jougla.*) — Est suffisamment motivée la décision qui attribue à un sentier un caractère public, après enquête, en se fondant sur la direction et l'utilité de ce sentier, sur l'usage effectif généralement et continuellement exercé par les habitants depuis de longues années, et sur des actes de voirie et de surveillance de l'autorité municipale. (*C. de cass.*), 290.

— (6) Questions préjudicielles. — Conclusions principales admises. — Non-lieu à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à l'examen d'une question préjudicielle. — Voie publique. — Contravention d'embarras de la voie publique. — Non-publicité de la voie. — (*Dame Mézamat.*) — I. Le jugement de police, qui fait droit aux conclusions principales de l'inculpé en décidant qu'il n'a pas embarrassé la voie publique, n'a pas à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à ce qu'il soit sursis au fond jusqu'à ce que le prévenu eût établi judiciairement sa possession immémoriale sur le terrain du dépôt. — II. La publicité de la voie constituant un élément essentiel de la contravention d'embarras de la voie publique, le juge de police peut, lorsqu'il n'est produit par le ministère public aucun document administratif de nature juridique du terrain, rechercher et constater, d'après les éléments du débat, si ce terrain fait ou non partie de la voie publique. (*C. de cass.*), 828.

— (7) Tunisie. — 1° Voie publique. — Contravention. — Excuses illégales. — 2° Juridiction française. — Français et assimilés. — (*Sieur Célestin Chotel.*) — 1° Admet des excuses illégales le juge de police qui, en présence des constatations d'un procès-verbal établissant que le prévenu a construit sur la voie publique, sans l'obtention préalable d'un arrêté d'alignement, et déposé sans autorisation, sur ladite voie, une grande quantité de matériaux, relaxe néanmoins ce dernier pour les motifs : 1° qu'en élevant ses constructions, il avait réservé un chemin suffisant pour la circulation ; 2° que le service des travaux publics ne s'était pas opposé à ses constructions et lui avait même donné une autorisation verbale conformément à un usage local. — 2° Il ressort de la loi du 27 mars 1883, qui a organisé la juridiction française en Tunisie, de la discussion qui a précédé le vote de cette loi et du décret

W

FIN DE LA TABLE DES LOIS ET DÉCRETS, ETC.

PARIS. — IMPRIMERIE E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.